

МУЗЕЙ МОРСКОГО ФЛОТА СССР



ПУТЕВОДИТЕЛЬ

Издание четвертое,
исправленное
и дополненное

ОДЕССА
ИЗДАТЕЛЬСТВО «МАЯК» 1978

Путеводитель знакомит с экспозицией, отображающей важнейшие этапы истории отечественного флота, славные революционные, боевые и трудовые традиции советских торговых моряков, всесторонне характеризует советский торговый флот — один из самых крупных в мире.
Рекомендуется массовому читателю.

Авторы текста — научные сотрудники музея Е. В. Болган, Т. В. Дерега, А. А. Мухин, В. Н. Потемкин, И. В. Трегубенко, Н. Л. Черница.
Под общей редакцией директора музея Э. А. Ашрафиана.

М $\frac{20904-062}{217(04)-78}$ 18—78

В Одессе каждая третья семья так или иначе связана с морем. Вот почему именно здесь в 1965 году открылся Музей морского флота СССР, привлекающий к себе внимание не только специалистов — моряков, судоремонтников, но и десятков тысяч советских и иностранных туристов.

Он стал наследником лучших традиций двух морских музеев, существовавших в нашей стране в двадцатые годы — одесского и ленинградского. Большую роль в организации одесского музея в то время сыграл старый моряк-красногвардеец, художник-самоучка В А. Ченцов, привлекший к этой работе молодых моряков, портовиков и судоремонтников города.

Открытию нового музея предшествовала большая подготовительная работа, в которой далеко не последнее место занимал выбор подходящего для музея здания.

В конце концов остановились на доме № 6 по улице Ласточкина — в центре города, вблизи Приморского бульвара и Одесского порта.

Тут ежедневно по экскурсионным маршрутам проходят сотни гостей города-героя. Они обязательно останавливаются у мемориальной доски. Надпись на ней свидетельствует о том, что в начале 1918 года — сразу же после установления в городе Советской власти — здесь находился Одесский губернский комитет КП(б) Украины.

Интересно здание и как памятник архитектуры. Оно построено в 1842 году по проекту архитектора Г. Торичелли в строгих классических формах. Уже в наши дни возле музея была сооружена модель маяка.

Создание нового музея — дело сложное. Однако на помощь его организаторам пришла общественность города, работники различных морских ведомств, учебных заведений страны, Центрального военно-морского музея в Ленинграде и московской выставки «Мор-

ской флот СССР». Отдали музею дорогие реликвии из своих семейных архивов ветераны флота.

Музей морского флота СССР ныне располагает солидной коллекцией, насчитывающей около 100 000 экспонатов. Среди них немало реликвий революционного и боевого прошлого флота, уникальных документов и книг, оригиналов писем и фотографий.

Музей знакомит посетителей с наиболее важными этапами истории отечественного флота, рассказывает о славных революционных и боевых традициях советских торговых моряков, их участии в Великой Отечественной войне.

Его экспонаты убедительно свидетельствуют о большой заботе Коммунистической партии и Советского правительства о развитии морского флота СССР, который в короткий срок стал одним из крупнейших торговых флотов мира. На ярких, убедительных примерах экспозиция раскрывает успехи советских моряков, портовиков, судостроителей и судоремонтников в социалистическом соревновании за претворение в жизнь решений XXV съезда КПСС.

Экскурсия по музею — интересное и увлекательное путешествие в мир моря, морской романтики, трудовых будней и героических подвигов моряков, портовиков и судоремонтников.

Здесь множество действующих макетов, живописных диорам, электрофицированных схем и карт, искусно исполненных моделей — от старинного парусника до современного атомохода.

Посетители могут увидеть в экспозиции ставшие реликвиями детали, снятые с отслуживших свой век судов-ветеранов, личные вещи прославленных моряков, документальные фотографии.

В музее одиннадцать залов.

Один из них —

1-й — отведен для тематических выставок, посвященных памятным событиям истории торгового флота. Кроме того, здесь обычно демонстрируется для экскурсантов цветной киноролик «Море».

В остальных залах размещена экспозиция музея по следующим разделам:

2-й зал

Отечественное мореплавание в эпоху докапиталистических формаций на территории СССР.

3-й зал

Морской торговый флот России в эпоху капитализма и империализма. Участие моряков торгового флота в революционном движении.

4-й зал

Морской торговый флот СССР:

1. Участие моряков торгового флота в Великой Октябрьской социалистической революции и гражданской войне (1917—1920)

2. Морской торговый флот в период восстановления народного хозяйства и построения социализма в СССР (1921—1941).

3. Участие моряков торгового флота в Великой Отечественной войне (1941—1945).

4. Морской торговый флот в период послевоенного восстановления и развития народного хозяйства СССР (1945—1950).

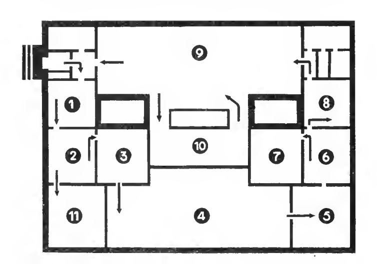


Схема осмотра экспозиции музея

5-й зал

1. История освоения Арктики.
2. Открытие и изучение Антарктиды.
3. Китобойный промысел СССР.

6-й зал

История развития судовых механизмов.

7-й зал

Аварийно-спасательные и подводно-технические работы.

8-й зал

Штурманская, ходовая и радиорубки современного судна.

9-й и **10-й залы**

Современный морской торговый флот СССР. В 10-м зале работает также кинолекторий.

11-й зал

Интернациональные связи советских моряков.

Зал № 2

ОТЕЧЕСТВЕННОЕ МОРЕПЛАВАНИЕ В ЭПОХУ ДОКАПИТАЛИСТИЧЕСКИХ ФОРМАЦИЙ НА ТЕРРИТОРИИ СССР

Значительная часть территории нашей Родины была обитаема еще в каменном веке. Многочисленные археологические раскопки указывают на то, что первобытный человек предпочитал поселяться на берегах морей, озер и рек, где можно было легче добыть себе пищу. Кроме того, водные просторы были удобными путями сообщения.

Средством передвижения первобытного человека на воде могло служить вырванное с корнем или сломанное ветром дуплистое дерево, а затем плот, состоящий из нескольких древесных стволов, связанных между собой гибкими прутьями.

Со временем люди научились сооружать примитивные челны из прутьев, обшитых корой либо шкурами животных.

В ходе дальнейшего развития орудий труда, племена, проживавшие на территории нашей страны, стали строить деревянные суда — челны-однодревки.

Фотографии таких судов, обнаруженных отечественными археологами, экспонируются на стенде.

На первом снимке представлен челн, найденный в конце XIX века на берегу Ладожского озера. Сделан он примерно пять тысяч лет назад.

На втором снимке запечатлен челн-однодревка, сделанный из ствола дуба, найденный в 1937 году в устье Южного Буга. Он хорошо сохранился, хоть и пролежал на дне реки около трех тысяч лет. Длина его — почти семь метров.

Оба челна изготовлены методом выжигания и выдалбливания.

В местах раскопок одновременно с лодками найдены изготовленные из камня орудия труда, а также сделанные из дерева весла. Естественно, что изготовление судов сопровождалось созданием и усовершенствованием движителя — шеста, весла, а затем и паруса.

Эти находки говорят прежде всего о том, что судоходство и судостроение на территории нашей Родины зародилось с древнейших времен и было известно значительно раньше, нежели на Черноморском побережье появились древнегреческие колонии.

Первые письменные упоминания о морских походах восточных славян относятся к VI веку. Известно, например, что в далекие морские плавания часто отправлялись анты, расселившиеся в первых веках новой эры в низовьях Днепра и в Северном Причерноморье.

Византийские историки отмечают неоднократные походы славян к стенам Царьграда (Константинополя). Впервые об этом упоминается в 629 году: «Русы подошли к Константинополю на несметном числе челнов».

Следует сказать, что по своей конструкции эти челны (так называемые моноксилы) были как две капли воды похожи на известные по археологическим находкам челны-однодревки.

Во второй половине IX века возникло могущественное феодальное государство Киевская Русь, объединившее восточнославянские племена.

На карте, экспонируемой в зале, показаны торговые связи Киевской Руси с Византией, Арабским Востоком, скандинавскими государствами. Эти связи носили регу-



Челн-однодревка

лярный характер: ежегодно с наступлением лета из Киева и Новгорода в далекие морские походы отправлялись суда, груженные ценными мехами, медом, воском, шкурами и другими товарами. А обратно везли дорогие ткани, золотые и серебряные изделия, украшения, фрукты, вина.

Киевская Русь была могучей морской державой. В период ее расцвета Черное море стало официально называться Русским морем. На его просторах, как указывал арабский историк и путешественник аль-Масуди (X век), «никто, кроме русов, не плавал». Даже Византия вынуждена была считаться с господством древнерусского государства на Черном море. Известно, что в 911 году между киевским князем Олегом и Византией был заключен письменный торговый договор, очень выгодный для Киевской Руси.

Ярким доказательством огромной силы древнерусского государства являются морские походы, предпринятые Аскольдом и Диром, а затем Олегом и Игорем из

устья Днепра в Константинополь (866, 911 и 944 годы), из устья Волги в Персию (909, 910, 913, и 914 годы). О грандиозности этих походов можно судить, в частности, по такому примеру: в 911 году князь Олег подошел к стенам Царьграда на двух тысячах судов (судно вмещало от 40 до 60 воинов).

И все же главное место в морских походах периода Киевской Руси занимали не войны, а торговля.

Большое развитие во времена Киевской Руси получило судостроение. В Киеве ежегодно сооружалось до трех тысяч судов. Это были так называемые набойные лодьи: их борт набивался досками (макет такой лодьи представлен в зале). О добротности этих судов свидетельствует тот факт, что их охотно покупали заморские купцы.

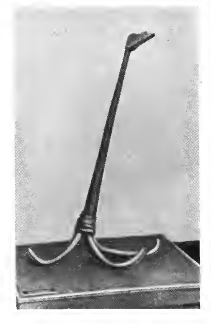
В XII веке впервые были построены палубные суда. Палубы, предназначенные для размещения воинов, одновременно служили защитой гребцам.

Феодальная раздробленность Киевской Руси и татаро-монгольское иго надолго отрезали славян от южных морей. В этот период (XIII—XIV века) возрастает значение Новгорода — колыбели северного славянского мореплавания. Судостроение здесь развивалось самобытным путем и достигло высокого для того времени уровня. На побережье Белого моря новгородцы создают оригинальной конструкции парусные суда — морские лодьи и кочи. В отличие от уже знакомых нам челнов-однодревок и набойных лодий, представлявших собой выдолбленные или выжженные стволы, новгородцы стали строить дощатые суда.

Морские лодьи обычно предназначались для дальних плаваний. Их длина составляла 25 метров, а грузоподъемность — до 200 тонн. Вооружались лодьи мачтами-однодревками с одним прямым парусом на каждой. Кочи же, совершавшие как морские, так и речные плавания, имели в длину 14—18 метров, грузоподъемность —11—12 тонн.

Поморские кочи были первыми в мире судами, предназначавшимися для ледового плавания. Построены они были с таким расчетом, что при сжатии льдом не сплющивались, а как бы «выскальзывали» вверх. Этот принцип сохранен при постройке ледоколов до сих пор.

В зале экспонируется модель коча, в витрине хранится часть наружной обшивки, найденной в 1969 году археологической экспедицией Института Арктики и Антарктики под руководством профессора М. И. Белова.



Якорь (XII в.)

С маленькими юркими «вездеходами»—кочами—неразрывно связана история многих дальних плаваний новгородцев. На них они плавали по Белому морю, смело бороздили суровые дали Студеного моря (Северного Ледовитого океана), чтобы открывать «неведомые землицы». Именно на этих поморских суденышках в 1648 году русские мореходы во главе с устюжским казаком Семеном Ивановичем Дежневым совершили плавание вдоль побережья Северного Ледовитого океана из устья реки Колымы до устья реки Анадырь, открыли и практически прошли пролив между Азией и Северной Америкой. Именем С. И. Дежнева назван крайний восточный мыс Азии.



Морская лодья

Развитие судоходства на Севере настоятельно диктовало необходимость создания здесь порта. В 1584 году по решению царя Ивана IV (Грозного) такой порт возник в устье Северной Двины, в 50 километрах от Белого моря. Речь идет об Архангельске (первоначально — Новохолмогоры)— первом и до основания Петербуга (1703) единственном морском порте на севере России, главном пункте ее заморской торговли. На карте, экспонируемой в зале, показаны морские торговые пути, проложенные русскими купцами из Архангельска в страны Европы, а также маршруты плаваний поморов-промышленников и русских мореходов.

В тот же период (XVI—XVII века) прокладываются новые морские пути и на юге страны. Длительные переходы по Азовскому и Черному морям совершали на парусно-

весельных чайках донские и запорожские казаки. Эти суда вмещали 50—60 человек и имели 20—30 весел.

В связи с развитием торговых связей России с Персией начинаются плавания русских купцов и по Каспию.

В зале можно увидеть фоторепродукцию рисунка чайки. Здесь же экспонируется фоторепродукция старинной гравюры, на которой изображен первый построенный в России (1636) парусный корабль «Фридерик», а также модель парусного корабля «Орел», построенного в 1669 году в селе Дединово на Оке. Оба судна предназначались для плавания по Волге и Каспийскому морю.

Большое развитие русское кораблестроение получило при Петре I — основателе регулярного русского флота. За годы его царствования Россия из полуазиатского континентального государства стала превращаться в могущественную морскую державу. Петр I хорошо понимал необходимость выхода России к Черному и Балтийскому морям. При нем после долгого перерыва русские вновь вышли на берега Азовского моря, а затем, после внушительных побед над шведами,— и к берегам Балтики. Выход к Балтийскому морю и создание Петербургского порта благоприятствовали расширению внешней торговли с зарубежными странами.

Центр внешней торговли России переместился с Белого на Балтийское море.

При Петре I русские мастера строили линейные корабли, фрегаты, шнявы, бригантины, яхты, галеры и другие суда. Всего было построено около 1000 парусных и гребных судов.

Характерная особенность парусных кораблей того времени в том, что они, будучи по своему назначению военными, выполняли по мере надобности функции транспортных судов, т. е. перевозили грузы.

В зале экспонируются модели петровского ботика — «дедушки русского флота», фрегата, барка, галеры, а также макет, запечатлевший постройку парусника.

Представлена также модель флагманского корабля Петра I «Ингерманлад» который по скорости хода, маневренности и остойчивости был лучшим кораблем русского флота того времени. На стендах — фоторепродукции рисунков 54-пушечного корабля «Полтава», яхты и шнявы.

Здесь же можно увидеть Морской Устав, составленный под редакцией Петра I, медали, выпускавшиеся в память об исторических событиях на море, мореходные (навигационные) инструменты, которыми в эпоху Петра I пользовались моряки: солнечные часы-компас, астролябию, октан и другие.

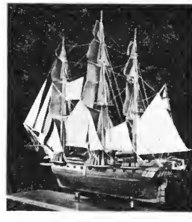
Первая половина XVIII века была ознаменована рядом морских экспедиций, исследованием Севера и Дальнего Востока, поисками путей через Северный Ледовитый океан в Америку, Китай, Индию. Грандиозным предприятием явилась Великая Северная экспедиция под командованим Витуса Беринга и Алексея Чирикова. Экспедиция составила карты берегов Северного Ледовитого океана, сделала много важных географических открытий.

На одном из стендов зала экспонируются материалы, рассказывающие об этой замечательной экспедиции. Здесь же фоторепродукции портретов В. И. Беринга и А. И. Чирикова.

Соседний стенд повествует о героической борьбе русского и украинского народов в XVIII веке за освобождение искони славянских земель Северного Причерноморья от турецких захватчиков. К концу XVIII века эта борьба увенчалась полным успехом. Россия вновь вышла к черноморским берегам. С той поры ее территория стала простираться от Балтийского и Черного морей до Тихого океана.

После побед, одержанных над Оттоманской Турцией, на Черном море были основаны крупные портовые города: в 1778 году — Херсон, в 1783 году — Севастополь, в 1789 — Николаев, в 1794 — Одесса.

Дальнейшее развитие отечественного флота позволило провести в первой половине XIX века около пятидесяти дальних морских экспедиций и кругосветных плаваний. Были сделаны крупные географические открытия, утвердившие славу русского флота. Эти плавания дали возможность укрепить связи России с ее дальневосточными окраинами, послужили толчком к дальнейшему развитию внешней торговли.



Шлюп (модель)

Первое кругосветное плавание русские моряки совершили под командованием И. Ф. Крузенштерна и Ю. Ф. Лисянского на шлюпах «Надежда» и «Нева» в 1803—1806 годах. Затем по этому же маршруту отправились В. М. Головин на шлюпах «Диана» (1807—1813) и «Камчатка» (1817 — 1819); М. П. Лазарев — на фрегате «Суворов» (1813 — 1816); О. Е. Коцебу — на бриге «Рюрик» (1815 — 1818) и шлюпе «Предприятие» (1823 — 1826) и др.

28 января 1820 года русские моряки под командованием Ф. Ф. Беллинсгаузена и М. П. Лазарева, совершая кругосветное плавание на шлюпах «Восток» и «Мирный», сделали величайшее открытие: за Южным полярным кругом они обнаружили огромный покрытый льдом материк — Антарктиду.

В зале демонстрируются модели шлюпов, а на стенде — портреты великих мореплавателей России.

Зал № 3

МОРСКОЙ ТОРГОВЫЙ ФЛОТ РОССИИ В ЭПОХУ КАПИТАЛИЗМА И ИМПЕРИАЛИЗМА. УЧАСТИЕ МОРЯКОВ ТОРГОВОГО ФЛОТА В РЕВОЛЮЦИОННОМ ДВИЖЕНИИ.

Изобретение паровой машины во второй половине XVIII века привело к технической революции на флоте. Наряду с парусными судами, Россия в начале XIX века приступает к строительству пароходов.

В 1815 году на Петербургском механическом заводе Берда речная баржа-тихвинка была оснащена паровой машиной мощностью в 16 лошадиных сил. Этот первый русский колесный пароход под названием «Елизавета» совершал рейсы между Петербургом и Кронштадтом.

Первым черноморским колесным пароходом был «Везувий», построенный в Николаеве в 1820 году. Здесь же были сооружены паровое транспортное судно «Надежда» (1827) и грузо-пассажирский пароход «Одесса», совершавший с 1828 года регулярные рейсы между Одессой и крымскими портами.

В 1830 году на верфи Александровского завода в Петербурге было спущено на воду грузо-пассажирское судно «Нева», которое, кроме двух паровых машин, приводивших в движение гребные колеса, имело еще и парусное вооружение. Выйдя в августе 1830 года из Кронштадта, «Нева» в марте 1831 года прибыла в Одессу. Это был первый рейс русского парохода вокруг Европы. В дальнейшем судно в течение многих лет обслуживало пароходную линию Одесса — Константинополь.

Одним из серьезных недостатков, препятствовавших распространению паровых машин на морском флоте, была ненадежность гребных колес. Поиски нового движителя привели к созданию гребного винта.

В 1848 году на Охтинской верфи в Петербурге был построен первый в России винтовой фрегат «Архимед», модель которого демонстрируется в зале. Его длина составляла 54,6 метра, ширина — 13,6 метра, средняя осадка — 6,13 метра, мощность паровой машины — 300 л. с.

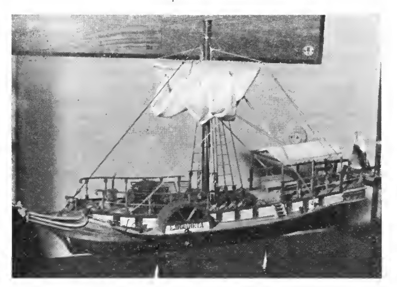
Строительство парового флота в России развивалось исключительно медленно. Только после отмены крепостного права в России возникают коммерческие пароходные общества и компании, положившие начало созданию торгового пароходного флота.

Крупнейшим из пароходных предприятий дореволюционной России являлось акционерное Русское общество пароходства и торговли (РОПИТ), созданное в 1856 году. Оно обслуживало морские линии Азово-Черноморского бассейна, реконструировало порты, строило судоремонтные заводы. В числе акционеров РОПИТа были крупные петербургские банкиры и даже представители царской фамилии.

В зале экспонируется модель парохода «Диана», принадлежавшего РОПИТу. Рядом — штурвал, снятый с этого парохода. Капитаном «Дианы» с 1899 по 1903 год был П. П. Шмидт, в ноябре 1905 года возглавивший вооруженное восстание на крейсере «Очаков».

Русско-турецкая война 1877—1878 годов показала необходимость создания на Черном море сильного флота. Правящие классы России, используя патриотический подъем народных масс, организовали сбор средств среди различных слоев населения. В короткие сроки было собрано около 4 миллионов рублей. В 1878 году организован Добровольный флот. Его быстроходные суда совершали регулярные рейсы между портами Черного моря и Дальнего Востока. Они перевозили пассажиров, войска, различные грузы, почту.

В военное время суда Добровольного флота использовались как вспомогательные крейсеры.

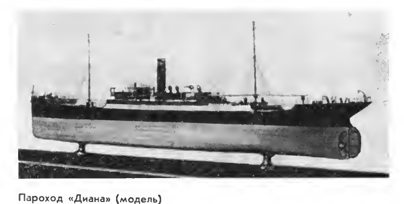


Первый русский колесный пароход «Елизавета» (модель)

В зале экспонируется модель парохода «Петербург» (построен в 1894 г.), входившего в состав Добровольного флота.

Выдающимся событием в истории развития флота было появление теплоходов. Родиной теплоходостроения стала Россия.

В 1903 году Сормовский судостроительный завод построил первое в мире грузовое судно «Вандал», оснащенное тремя двигателями внутреннего сгорания мощностью 120 л. с. каждый (двигатели были изготовлены Петербургским машиностроительным заводом). В 1908 году на Коломенском заводе был спущен на воду теплоход «Дело», мощность двух главных двигателей которого составляла 1000 л. с.



Пароход «Диана» (модель)

Пароход «Петербург» (модель)



П. П. Шмидт

В зале экспонируются фотографии этих судов, здесь же помещена фотография первого в мире наливного парохода — каспийского танкера «Зороастр» (построен в 1878 г.).

Один из стендов знакомит с развитием морского флота России конца XIX — начала XX веков. К этому времени оч насчитывал более тысячи судов, общий тоннаж которых превысил 900 тысяч тонн. Строились новые судостроительные и судоремонтные предприятия, морские порты, быстро росло число занятых на них людей.

Пароходные компании и судовладельцы в погоне за прибылью жестоко эксплуатировали моряков и портовых рабочих. Вот что писал ветеран флота Д. А. Лухманов, прошедший суровую школу морской службы от юнги до капитана дальнего плавания: «Это была каторга. 18 рублей на своих харчах, служба на две вахты, бессонные ночи, беспокойные открытые рейды и бесконечные трюмные работы...»

В музее можно увидеть макет неуютного кубрика.

В те годы родилась получившая популярность песня о тяжелом матросском труде «Кочегар» («Раскинулось море широко...»). Написал ее в 1906 году матрос парохо-

да «Одесса» Федор Сидорович Предтеча. В зале экспонируется ксерографическая копия рукописи этой песни и фотография автора.



Михаил Томас

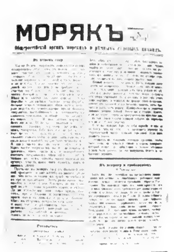
Каторжный труд, тринадцатичасовый рабочий день, тяжелые бытовые условия и политическое бесправие вызывали решительный протест моряков и портовых рабочих.

Большое внимание в экспозиции уделено рассказу о славном революционном пути, пройденном моряками торгового флота. На стендах старые фотографии, запечатлевшие активных участников революционной борьбы, в витринах — различные документы, воспоминания ветеранов флота, их личные вещи.

Один из стендов посвящен ленинской «Искре», сыгравшей решающую роль в борьбе за создание партии нового типа. Здесь же фотографии судов, на которых ленинская газета доставлялась в Россию, фотография одного из курьеров «Искры» — Ивана Загубанского, неоднократно перевозившего газету из Варны в Одессу.

Материалы экспозиции рассказывают о работе марксистских кружков на торговом флоте, о наиболее значительных выступлениях торговых моряков в предреволюционный период и в ходе революции 1905—1907 годов.

В зале экспонируется модель броненосца «Потемкин». Рядом на стенде — фотография, запечатлевшая револю-


МОРЯКЪ

Этот номер «Моряка» был отпечатан за границей 24 января 1913 года

ционный корабль в дни его пребывания на одесском рейде и фотография парохода «Пушкин», экипаж которого в знак солидарности с потемкинцами поднял красный флаг. Посетители могут увидеть в экспозиции также фотографию парохода «Эмеранс» (моряки этого судна снабдили броненосец столь нужным ему углем). Представлены здесь также материалы М. Томаса, моряка-большевика, активного участника революционных событий в Одессе, организатора перегрузки угля с «Эмеранса» на «Потемкин».

Ряд документов отражает борьбу моряков за свои права, в результате которой в июле 1905 года судовладельцы вынуждены были подписать с командами Черноморского торгового флота соглашение, предусматривавшее улучшение условий труда и быта моряков, установление 8-часового рабочего дня.

1 сентября 1905 года в Одессе начала свою легальную деятельность «Регистрация судовых команд»— первая на морском транспорте в России профессиональная рабочая организация, регулировавшая условия труда, быта и заработной платы своих членов.

30 декабря 1905 года местные власти закрыли «Регистрацию» за «вредное влияние на крайне бурный и опасный элемент города». Ответом на это была массовая забастовка моряков, портовиков и судоремонтников Черноморья. В результате победы бастующих в середине 1906

года «Регистрация» была открыта вновь, а 18 августа 1907 года ее переименовали в «Профессиональное общество судовых команд Черноморского торгового флота в городе Одессе».

Профессиональные союзы моряков были созданы и на других морских бассейнах.

В витринах зала помещены материалы моряков — участников революционного движения на флоте в период первой русской революции: П. Г. Фомичева, Г. П. Георгобиани, И. М. Евсеева, В. З. Конджария и других.

Большую роль в политической жизни моряков торгового флота Черноморья играла нелегальная газета «Моряк». Ее издание было организовано в феврале 1912 года «Заграничным центром Союза черноморских моряков». Вначале «Моряк» печатался в Константинополе, затем в Александрии и Варне, а доставляли в Россию газету на торговых судах «Инженер Авдаков», «Чихачев», «Мария», «Королева Ольга», «Боржом» и других.

На стенде — фотокопия газеты «Моряк» № 13 за 1913 год.

Зал № 4

МОРСКОЙ ТОРГОВЫЙ ФЛОТ СССР

1. Участие моряков торгового флота в Великой Октябрьской социалистической революции и гражданской войне
(1917—1920)

Активными участниками Великой Октябрьской социалистической революции вместе с рабочими, солдатами, военными моряками были и моряки торгового флота. В зале экспонируются фотографии моряков — наиболее видных участников Октябрьского восстания в Петрограде.

Как известно, в состав первого Советского правительства вошел бывший грузчик Рижского порта, затем

балтийский матрос-большевик, избранный моряками председателем Центробалта, П. Е. Дыбенко. Руководителем отдела торгового мореплавания в первом Советском правительстве был назначен бывший председатель Новороссийского Союза моряков капитан И. А. Сергеев.

На стенде — фотографии П. Е. Дыбенко, И. А. Сергеева, в витрине — документы и личные вещи этих видных государственных деятелей.

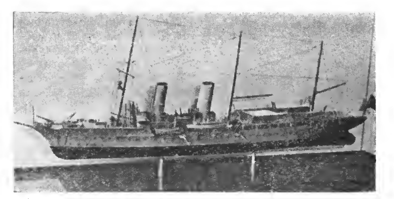
Велики заслуги в борьбе за власть Советов в Одессе экипажа посыльного судна «Алмаз». Моряки транспортной флотилии Черного моря, штаб которой в конце 1917 — начале 1918 годов размещался на «Алмазе», принимали активное участие в установлении Советской власти и в других городах Северного Причерноморья.

Активными участниками установления Советской власти в Ростове-на-Дону и борьбы с калединщиной были моряки посыльного судна «Колхида».

В музее экспонируются модели легендарного крейсера «Аврора», посыльных судов «Алмаз» и «Колхида». На стенде — фотографии торговых моряков, активных бойцов революции.

23 января 1918 года В. И. Ленин подписал декрет о национализации торгового флота. Флот, принадлежавший капиталистам, отныне стал собственностью народа. Проведение в жизнь декрета моряки взяли в свои руки. На Балтике эту работу возглавил Н. Д. Тюльпин — председатель Балтийского комитета моряков, член коллегии Трансбалта; на Севере — В. К. Рассказов, председатель коллегии по национализации Северного торгового флота; на Черном море — Н. А. Кремлянский, активный участник революции 1905—1907 годов, один из организаторов «Регистрации судовых команд», делегат II съезда Советов; на Каспии — Ф. К. Губанов, председатель Каспийского Союза моряков.

На стенде экспонируется фотокопия декрета о национализации флота, подписанного В. И. Лениным.



Посыльное судно «Алмаз» (модель)

Посыльное судно «Колхида» (модель)

Здесь также фотографии Н. Д. Тюльпина, В. К. Рассказова, Н. А. Кремлянского, Ф. К. Губанова.

В феврале 1918 года нависла угроза захвата Балтийского флота германскими оккупантами. Чтобы воспрепятствовать этому, советские моряки совершили беспримерный «Ледовый поход»: в тяжелейших условиях они провели корабли из Ревеля (Таллин) и Гельсингфорса (Хельсинки) в Кронштадт и Петроград (март—апрель 1918 г.). Так благодаря мужеству и патриотизму советских моряков были спасены военно-морские корабли, а также 54 транспортных судна, которые стали ядром советского торгового флота.

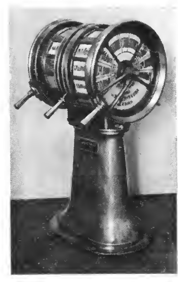
Руководили этой операцией делегаты проходившего в Петрограде в апреле 1918 года съезда моряков-транспортников И. И. Яковлев, И. М. Хоменков, И. И. Медведев, П. Г. Кононов, П. М. Круглов.

Декрет о национализации флота

Большую роль в успешной проводке судов через тяжелые льды Финского залива сыграл ледокол «Ермак».

В музее экспонируется ценная реликвия — машинный телеграф ледокола «Ермак», на стенде — карта-схема «Ледового похода», личные вещи, фотографии, документы его участников.

В годы гражданской войны и иностранной интервенции, когда Страна Советов оказалась в огненном кольце врагов, моряки торгового флота активно участвовали в борьбе против белогвардейцев и интервентов, о чем подробно рассказывают материалы экспозиции.



Машинный телеграф ледокола «Ермак»

На Белом море экипажи ледоколов «Святогор» и «Микула Селянинович» 30 июля 1918 года затопили свои суда в устье реки Северная Двина, чтобы не допустить корабли английских интервентов в Архангельск.

Моряки Каспия в 1919—1920 годах организовали Особую морскую экспедицию, участники которой, показывая образцы беспримерного мужества, тайно доставляли на парусных лодках нужные фронту бензин и масла из захваченного белогвардейцами и английскими интервентами Баку в красную Астрахань. На стенде и в витринах помещены материалы участников экспедиций И. С. Сарайкина, А. Б. Байрамова, Ф. К. Исаева.

Для борьбы с врагами на Каспии создана Волжско-Каспийская флотилия, в состав которой вошло много транспортных судов. В апреле 1920 года был освобожден Баку. Белогвардейцы и английские интервенты бежали в


П. Е. Дыбенко


И. А. Сергеев

Энзели, угнав большую часть каспийских судов. Волжско-Каспийская флотилия подошла к этому порту. Под ударами ее десанта войска противника бежали, оставив угнанные суда.

Героически боролись с интервентами и белогвардейцами моряки Черноморско-Азовского бассейна. В витрине музея хранятся личные вещи и документы Г. П. Ачканова — участника трех революций, одного из руководителей революционных моряков Черноморья. На стенде — фотографии членов подпольного Морского районного комитета партии города Одессы Б. В. Гумперта, А. П. Александрова, А. Н. Рудковского и других. Для борьбы с Врангелем на Черном и Азовском морях была организована флотилия из вооруженных ледоколов, буксиров, катеров, нанесшая серьезные поражения военно-морским силам белых.

Моряки-дальневосточники в тяжелейших условиях интервенции и террора делали все возможное, чтобы торговые суда не были угнаны белогвардейцами. Большую




И И. Яковлев



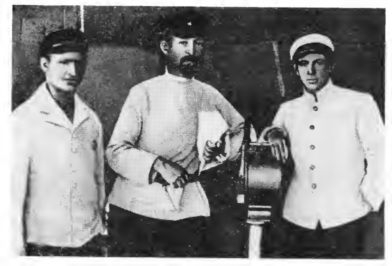
Г. П. Ачканов

роль в сохранении флота на Дальнем Востоке сыграли капитан дальнего плавания Д. А. Лухманов и председатель Союза моряков И. И. Шевцов, материалы о которых экспонируются в музее.

2. Морской торговый флот в период восстановления народного хозяйства и построения социализма в СССР

(1921 — 1941)

За время гражданской войны и военной интервенции страна потеряла около четырехсот судов, из которых большая часть была уведена белогвардейцами и интервентами за границу. В. И. Ленин в 1919 году говорил: «Союзническая авантюра на юге закончилась позорнейшим актом грабежа при бегстве из Одессы. «Просвещенные» союзники, обвиняющие нас в грабежах и насилиях, увели из Одессы без всякого права и основания весь наш



Ф. Э. Дзержинский на борту парохода «Нестор-летописец» во время инспекционной поездки по Черному морю

торговый флот, обрекая этим на голод мирное население. Это было актом мести за рухнувшие планы империализма» [1]. Сохранилось лишь 14 процентов общего тоннажа торговых судов дореволюционной России.

Порты, судостроительные и судоремонтные предприятия страны были разрушены. Требовались большие усилия всего народа, чтобы построить новый флот, ввести в строй порты, предприятия.

15 марта 1920 года, выступая на III съезде рабочих водного транспорта, В. И. Ленин сказал: «Работа водного транспорта представляет сейчас для Советской России совершенно исключительную важность и значение» [2].

[1] Ленин В. И. Полн. собр. соч., т. 38, с. 316.
[2] Ленин В. И. Полн. собр. соч., т. 40, с. 213.



Грамота Героя Труда Д. А. Лухманова

IX съезд РКП(б), состоявшийся в апреле 1920 года, постановил считать одной из первоочередных задач восстановление транспорта. Выполнением этой важной народнохозяйственной задачи руководили Ф. Э. Дзержинский, Я. Э. Рудзутак и другие выдающиеся деятели партии.

Видная роль в восстановлении торгового флота принадлежит талантливым организаторам: морякам-большевикам И. А. Сергееву, Д. В. Полуяну, Г. П. Ачканову, Н. Я. Васильеву и другим. На стендах и в витринах экспонируются их фотографии, документы и личные вещи.

Один из стендов отражает самоотверженную работу черноморцев по восстановлению флота, портов и судоремонтных предприятий, почти полностью разграбленных и разоренных интервентами и белогвардейцами. Здесь

фотографии, документы и личные вещи видных организаторов и руководителей восстановительных работ — начальника Черноммортранса, а позже председателя правления Черноморско-Азовского пароходства Ф. С. Богуша, первого главного инженера пароходства, ныне профессора, заслуженного деятеля науки и техники РСФСР А. П. Ермакова, председателя Райкомвода М. Я. Трюха, начальников Одесского и Николаевского портов Н. А. Кремлянского, Г. В. Баглая и других.

Огромную роль в мобилизации моряков сыграла газета «Моряк».

На стенде фотографии Константина Паустовского, Валентина Катаева, Эдуарда Багрицкого, Исаака Бабеля и других писателей, активно сотрудничавших в «Моряке» в первые годы Советской власти.

Морской флот молодой советской страны, восстанавливаемый героическим трудом моряков и рабочих, с каждым годом увеличивал объем перевозок, расширял границы дальних плаваний.

С 1921 года начались рейсы советских судов в иностранные порты. Пароход «Субботник» посетил порты Норвегии, Германии. Пароходы «Аргунь», «Трансбалт», «Большевик», «Карл Маркс» совершили первое плавание в порты Западной Европы. В витринах демонстрируются документы, материалы и личные вещи капитанов этих судов: А. П. Смирнова, М. П. Панфилова, Н. И. Воронина и других.

Среди первых советских капитанов дальнего плавания необходимо отметить А. М. Зузенко — профессионального революционера, до революции долгие годы находившегося в эмиграции.

Среди других эмигрантов социал-демократов Зузенко пользовался большим авторитетом. Когда британские власти за дореволюционную деятельность арестовали группу эмигрантов, Зузенко возглавил голодовку политзаключенных в Бристонской тюрьме в Англии.



Здание музея.



В зале № 4.



В зале № 2.



В зале № 4.



В зале № 5.



Винтовой фрегат «Архимед» (модель).



Первый в мире ледокол «Ермак» (модель).

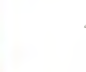
Ледокол «Красин» (модель).

Модель теплохода «Академик Туполев».

Пассажирский теплоход «Белоруссия» (модель).



В зале № 7.



В зале № 9.

Коммунистическая партия и Советское правительство смело осуществляли процесс организационного строительства водного транспорта. 18 июля 1924 года Совет Труда и Обороны СССР утвердил учредительный договор между наркоматами путей сообщения и внешней торговли об образовании Совторгфлота на базе Государственного торгового флота и судов, ранее находившихся в руках акционерных обществ, наркоматов и ведомств.

Создание Совторгфлота было началом становления морского транспорта как отрасли народного хозяйства и заложило основы системы централизованного управления морским флотом.

Развитие внешней торговли и рост морских перевозок потребовали значительного увеличения численности и тоннажа флота.

В 1925 году Совет Труда и Обороны СССР утвердил первую программу морского транспортного судостроения. Это была грандиозная по тому времени программа. За пятилетний срок намечалось построить 216 судов дедвейтом 815 тысяч тонн (дедвейт — полная грузоподъемность судна, выражаемая в весовых метрических тоннах).

Если не считать перестройки двух легких кораблей в танкеры «Азнефть» и «Грознефть», первенцами советского торгового судостроения были средние лесовозы типа «Товарищ Сталин» дедвейтом 3360 тонн. Они строились пятью сериями, причем последующие суда имели несколько больший дедвейт, чем первые (примерно 3800 тонн).

Выполняя правительственную программу, судостроительная промышленность Советского Союза в конце 20-х—30-е годы дала торговому флоту:

— грузопассажирские рефрижераторные теплоходы типа «Ян Рудзутак» для линии Ленинград — Лондон;

— серию грузовых теплоходов для Черноморско-Балтийской линии типа «Бела Кун» дедвейтом 5600 тонн;



Грузопассажирский рефрижераторный теплоход «Феликс Дзержинский»

— серию больших лесовозов типа «Волголес» дедвейтом 6180 тонн;

— крупные сухогрузные теплоходы «КИМ», «Комсомол», «Челюскинец» дедвейтом 7560 тонн;

— рефрижераторные теплоходы для Марсельской линии типа «Волга» дедвейтом 4 тысячи тонн;

— серию грузовых теплоходов для Азовского моря типа «Пионер» дедвейтом 1165 тонн;

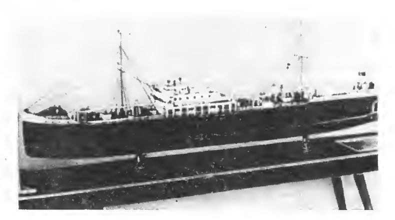
— грузовые теплоходы для Черного моря типа «Цюрупа» дедвейтом 3120 тонн и типа «Сызрань» дедвейтом 1670 тонн;

— грузовые теплоходы для Каспийского моря типа «Куйбышев» дедвейтом 1800 тонн;

— крупные рудовозы «Анатолий Серов» и «Полина Осипенко» дедвейтом 4800 тонн;

— серию комфортабельных грузопассажирских теплоходов для Крымско-Кавказской экспрессной линии типа «Абхазия»;

Пассажирский теплоход «Абхазия»



Танкер «Ленин» (модель)

— серию грузопассажирских пароходов для Дальнего Востока типа «Анадырь».

Успешно шло строительство танкеров. Начиная с 1927 года, флот стал получать танкеры дедвейтом 10 тысяч тонн. Для Каспийского моря были построены танкеры, серию которых возглавил теплоход «Ленин».

Для плавания в Арктике советские судостроители создали четыре линейных ледокола.

Кроме того, наш флот пополнился судами, строившимися по заказу Советского правительства иностранными судостроительными фирмами.

В зале экспонируются модели и фотографии этих судов.

Наряду с пополнением флота, коренным образом менялся облик наших портов. Весной 1933 года на советском теплоходе «Жан Жорес» вернулся в СССР после длительного лечения за границей А. М. Горький. Он с восторгом осматривал обновленный в годы Советской власти Одесский порт. Горький рассказывал, что он помнил порт другим. В нем царила грязь, тысячи бесправных рабочих-грузчиков после двенадцатичасового изнурительного труда находили себе приют в зловонных ночлежках. Писателя изумил и порадовал облик нового порта, новые отношения между нашими людьми.

Фотография запечатлела великого писателя с членами экипажа теплохода.

Экспозиция повествует о трудовых подвигах моряков, портовиков и судоремонтников. В ней представлены, например, материалы судна «Ян Томп», экипаж которого стал первым совершать стахановские рейсы. Здесь же рассказывается о пароходе «Ленинград» (капитан И. В. Фомин) и его комсомольском экипаже — первом на морском транспорте. В витринах награды, документы и личные вещи одесских грузчиков — инициаторов стахановского движения в морских портах страны А. И. Петраша, А. А. Хенкина.

В результате эффективных мер, предпринятых партией и правительством, в небывало короткий срок было обеспечено не только успешное восстановление нашего морского торгового флота, но и его дальнейшее развитие. Так, уже в 1940 году транспортный флот СССР насчитывал 800 судов общим дедвейтом более двух миллионов тонн.

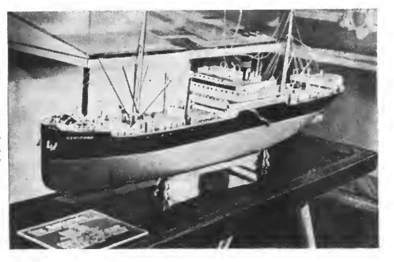
Все большую роль на флоте в погрузочно-разгрузочных операциях начинает играть техника. В 1940 году 65 процентов этих работ на морском транспорте было выполнено с применением механизмов.

Успешно решался в годы довоенных пятилеток и вопрос о кадрах. Наряду с ветеранами, на флот пришло немало молодых способных специалистов и организаторов. Накануне войны численность работников, занятых в перевозках, достигла семнадцати тысяч человек.

На стенде представлены различные диаграммы, статистические таблицы, документальные фотографии, газетные публикации, наглядно иллюстрирующие огромный путь, который был пройден нашим морским транспортом в довоенные годы. В витринах хранятся правительственные награды, грамоты и документы капитанов дальнего плавания и механиков Ф. А. Рынцина, Д. Ф. Каминского, П. С. Алексеева, Л. Е. Кадецкого, С. П. Мышевского, В. Ф. Федотова, Д. Д. Джурашевича, Э. И. Фреймана, И. В. Трескина, М. А. Фармаковского, Г. М. Гросберга, Ф. А. Скорика и многих других.

Экспонаты музея рассказывают о высоких моральных качествах советских моряков, о многочисленных примерах их неустрашимости и мужества.

16 мая 1932 года, находясь в Индийском океане, моряки танкера «Советская нефть» под командованием капитана А. М. Алексеева оказали помощь объятому пламенем французскому лайнеру «Жорж Филиппар». Несмотря на опасность, советский танкер принял на борт 440 пассажиров и 160 человек команды.



Теплоход «Комсомол» (модель)

Весть о героическом поступке советских моряков облетела весь мир. Французское правительство наградило четырнадцать членов экипажа танкера «Советская нефть» медалями и грамотами. В витрине можно увидеть награды капитана А. М. Алексеева и его помощника В. К. Шабли, судовые реликвии танкера.

В 1936—1939 годах советские моряки, верные интернациональному долгу, приняли непосредственное участие в оказании помощи республиканской Испании в ее борьбе с фашистами.

На стенде фотографии судов «Комсомол», «Смидович», «Благоев», «Тимирязев», «Трансбалт», «Макс Гельц», «Катаяма», «Скворцов-Степанов», «Нева», «Кубань», «КИМ», «Волголес», «А. Андреев» и других, на которых доставлялись в республиканскую Испанию необходимые грузы.



Ледокол «А. Микоян» (модель)

Фашисты, препятствуя этой помощи, стали совершать пиратские нападения на советские суда. 14 декабря 1936 года в Средиземном море фашистским крейсером потоплен советский теплоход «Комсомол». Экипаж этого судна во главе с капитаном Г. А. Мезенцевым фашисты бросили в тюрьму. Находясь длительное время в заключении, советские моряки проявили выдержку, стойкость и продемонстрировали перед всем миром высокую преданность социалистической Родине.

В музее экспонируются модель теплоходоа «Комсомол», фотографии членов его героического экипажа во главе с капитаном Г. А. Мезенцевым.

3. Участие моряков торгового флота в Великой Отечественной войне

(1941—1945)

Особое место в экспозиции занимает рассказ об участии моряков транспортного флота в Великой Отечественной войне. В сложных условиях транспортный флот страны с честью выполнил такие важные задания, как эвакуация промышленности и населения, перевозка раненых, войск, народнохозяйственных и военных грузов, высадка десанта.

Славную страницу в летопись советского торгового флота вписали моряки двадцати балтийских судов—«Ивана Папанина» (капитан А. П. Смирнов), «Казахстана» (капитан В. С. Калитаев), «Сауле» (капитан А. И. Щетинина) и других. В августе 1941 года они, несмотря на ожесточенную бомбардировку фашистской авиации, доставили из Таллина в Ленинград несколько тысяч мирных жителей, раненых бойцов, тысячи тонн ценного оборудования.

На стенде экспонируются фотографии судов, участвовавших в этом героическом переходе, их капитанов.

Беззаветную преданность Родине и отличную морскую выучку показал во время блокады Ленинграда экипаж ледокола «Ермак» под командованием капитана М. Я. Сорокина. Ледокол постоянно был на передовых позициях, под огнем врага, обеспечивая проводку военных кораблей и транспортных судов. В 1949 году «Ермак» награжден орденом Ленина.

С честью выполняли задания военного командования и моряки-черноморцы, оказывавшие действенную помощь советским войскам в обороне Одессы, Севастополя, Кавказа. Только за 73 дня обороны Одессы суда Черноморского пароходства, не прекращая снабжения всем необходимым защитников осажденного города, одновременно эвакуировали из него свыше 300 тысяч жителей,

вывезли десятки тысяч тонн ценного оборудования и, наконец, обеспечили эвакуацию войск Одесского оборонительного района в Крым.

На стенде — фотографии пассажирских и транспортных судов — участников героической обороны Одессы.

Подробно рассказывает экспозиция о санитарном транспорте «Львов». Это судно под командованием В. Н. Ушакова за время войны совершило 125 «огненных рейсов» между портами Черного моря, вывезло в тыл 13 тысяч раненых бойцов и офицеров. За заслуги перед Родиной теплоход «Львов» награжден орденом Красного Знамени.

Экспонируется модель теплохода «Львов». На стенде и в витрине — фотографии членов его экипажа, флаг, орден Красного Знамени и грамота Президиума Верховного Совета СССР. Здесь же представлены материалы о санитарных транспортах «Армения» (капитан В. Я. Плаушевский), «Абхазия» (капитан М. И. Белуха) и других.

Суда Черноморного пароходства обеспечили высадку войск в Керченско-Феодосийской десантной операции (1941—1942). Здесь отличились экипажи судов «Кубань», «Калинин», «Фабрициус», «Красногвардеец», «Курск», «Анатолий Серов», «Ворошилов» и многих других.

В витринах хранятся реликвии с этих судов, награды и личные вещи капитанов Г. И. Вислобокова, П. Л. Безайса, М. И. Григора, Д. А. Кнаба, В. Я. Труша, А. Ф. Шанцберга, К. К. Третьякова, на стенде — фотографии судов, членов экипажей.

Незабываемы подвиги моряков, доставлявших грузы из портов союзных стран в Мурманск. Здесь особенно отличился экипаж теплохода «Старый большевик», которому посвящен один из стендов музея. В мае 1942 года, следуя в составе английского каравана кораблей в Мурманск с грузом оружия и боеприпасов, он подвергся нападению вражеских самолетов. В результате прямого



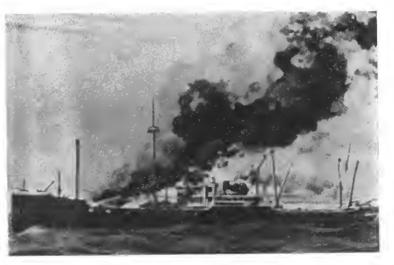
Г. И. Вислобоков

попадания бомбы на теплоходе возник пожар. В любую минуту судно могло взорваться. Поэтому экипажу во главе с капитаном И. И. Афанасьевым было предложено перейти на английский корабль. Но мужественные моряки решили спасти свое судно. Они не только отразили атаки фашистов, но и сбили один вражеский самолет. Одновременно моряки боролись с пожаром и сумели ликвидировать его. В советский порт «Старый большевик» вошел одновременно с английским караваном.

Подвиг теплохода «Старый большевик» вызвал восхищение советских людей, всех друзей нашей страны за рубежом. Советское правительство наградило героическое судно орденом Ленина, отметило высокими наградами всех членов его экипажа, а капитану «Старого большевика» И. И. Афанасьеву, его первому помощнику К. П. Петровскому и рулевому Б. И. Аказенку было присвоено звание Героя Советского Союза.

В экспозиции запечатлен подвиг ледокольного парохода «А. Сибиряков» под командованием капитана А. А. Качарава.

В августе 1942 года, находясь в Карском море, это судно встретилось с гитлеровским тяжелым крейсером «Адмирал Шеер». В ответ на требование фашистских пиратов спустить флаг моряки «А. Сибирякова» открыли огонь. И хоть это был неравный бой — огневая мощь «Адмирала



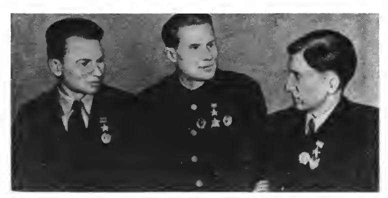
Бой теплохода «Старый большевик»

Шеера» превосходила артиллерию «А. Сибирякова» в десятки раз — отпор советских моряков позволил каравану судов, шедших Северным морским путем, избежать встречи с фашистским кораблем. Так, приняв удар на себя, моряки теплохода спасли наши транспорты.

При защите острова Диксон героически вели бой с фашистским кораблем суда «Дежнев», «Революционер», «Кара». С материалами, рассказывающими об этих судах, можно познакомиться в витрине зала.

Примеры мужества, отваги и бесстрашия показали в годы войны моряки-дальневосточники. В 1943—1945 годах суда Дальневосточного пароходства доставили из зарубежных стран в СССР более 70 процентов грузов, перевезенных всем транспортным флотом страны.

Экспозиция знакомит с подвигом в годы Великой Отечественной войны дальневосточных судов «Азербайджан»,



Герои Советского Союза (справа налево): капитан И. И. Афанасьев, 1-й помощник К. П. Петровский, матрос Б. И. Аказенок

«Батуми», «Беломорканал», «Белоруссия», «Перекоп», совершавших трудные, героические рейсы, несмотря на то, что за их движением следили подводные лодки и авиация противника.

В витринах — награды и документы отважных капитанов В. Н. Изотова, К. Г. Кондратьева, А. А. Демидова, Н. Н. Малахова, на стенде — фотография парохода «Уэлен» и его орудийного расчета, потопившего в 1942 году близ австралийского порта Ньюкасл вражескую подводную лодку.



А. А. Качарава — капитан «А. Сибирякова»



Орудийный расчет теплохода «Уэлен», потопивший вражескую подводную лодку

Советские торговые суда самостоятельно или в составе конвоев плавали в суровые годы войны по всем морям и океанам, даже в Средиземном море, хотя его полностью контролировали фашисты. Так, например, танкеры «Сахалин» и «Туапсе», ледокол «А. Микоян» под командованием капитанов П. А. Померанца, В. И. Щербачева и С. М. Сергеева совершили героический рейс из Батуми на Дальний Восток, прорвав вражескую блокаду в Эгейском и Средиземном морях.

Важное место в деятельности морского транспорта занимали перевозки нефтегрузов на Каспийском бассейне. За период войны каспийцы доставили фронту более 56 миллионов тонн нефти и нефтепродуктов.

Каспийский торговый флот одновременно с выполнением важных перевозок на внутренних морских путях работал на внешних коммуникациях, доставляя технику и снаряжение.



Н. А. Гефт

За успешное выполнение правительственных заданий по доставке грузов для фронта и народного хозяйства Каспийскому морскому пароходству вручено знамя Государственного комитета обороны. Ныне оно хранится в музее.

В экспозиции приводятся интересные данные: за годы Великой Отечественной войны судами отечественного морского торгового флота только по внутренним морским путям Советского Союза было перевезено около 10 миллионов человек и более 110 миллионов тонн грузов. В одной из витрин помещено письмо командующего Черноморским флотом в годы Великой Отечественной войны Героя Советского Союза адмирала Ф. С. Октябрьского, присланное им Музею морского флота СССР. Высоко оценивая мужество и героизм экипажей транспортных судов Черноморского пароходства, адмирал писал: «Успешное осуществление воинских перевозок на Черном море обеспечило длительную оборону Одессы, Севастополя и Кавказа». И дальше: «Советский народ и военные моряки Черноморского флота всегда будут помнить тех, кто во имя Родины ушел из жизни при выполнении боевых задач на транспортных судах, а их стойкость и героизм — ставить потомству в пример».

Многие труженики морского транспорта, призванные в ряды военно-морского флота, героически сражались с врагом в годы Великой Отечественной войны. В их числе были и удостоенные высокого звания Героя Советского Союза Н. А. Лунин, Г. И. Щедрин, Н. И. Сипягин, чьи фотографии экспонируются на стенде.

Посетителям будет интересно ознакомиться с материалами штурманов дальнего плавания А. И. Маринеско и А. М. Матиясевича.

А. И. Маринеско в период войны командовал подводной лодкой «С-13», потопившей в 1945 году фашистский теплоход «Вильгельм Густлов». Погибло более 4000 гитлеровцев, в том числе 1000 специалистов-подводников.

Чудеса героизма проявил и экипаж подводной лодки «Лембит». Под командованием А. М. Матиясевича лодка потопила 20 кораблей и судов противника.

Моряки били врага и на суше, находясь в рядах действующей армии, сражались в партизанских отрядах, активно участвовали в работе подпольных групп на оккупированной врагами территории.

Отлично действовали во вражеском тылу моряки-балтийцы, партизанский отряд «Норд-ост» новороссийских моряков, портовиков и судоремонтников. В оккупированной Одессе на судоремонтном заводе № 1 работала группа советских разведчиков под руководством инженера-судостроителя Н. А. Гефта. В зале можно познакомиться с наградами, документами и личными вещами Н. А. Гефта, С. Н. Маркова, П. И. Васева и других.

Грузооборот морских портов за годы войны превысил 175 миллионов тонн. Формально портовики считались работниками тыла. А в действительности они находились часто на поле битвы, работая по 15—16 часов в сутки под бомбежкой или под обстрелом вражеской артиллерии.

Огромную работу выполняли в годы войны судоремонтники, устраняя на наших судах повреждения,

нанесенные врагом. В цехах судоремонтных заводов изготовлялась военная техника, снаряжение и боеприпасы.

За героические подвиги, самоотверженный труд в годы Великой Отечественной войны около 14 тысяч работников морского транспорта награждены орденами и медалями СССР.

4. Морской торговый флот в период восстановления и развития народного хозяйства СССР

(1945—1950)

Часть экспонатов зала отражает восстановление и дальнейшее развитие морского транспорта страны в первые послевоенные годы.

Фотографии запечатлели разрушенные фашистами порты Балтики и Черноморья — Рижский, Таллинский, Лиепайский, Одесский, Николаевский, Херсонский, Феодосийский, Керченский. Документы рассказывают о том огромном ущербе, который причинили фашистские захватчики морскому транспорту страны: в годы войны было разрушено 24 порта и 67 портовых пунктов, уничтожено или повреждено 123 предприятия морского флота, погибло 380 судов, грузоподъемность которых составляла почти половину довоенного тоннажа.

За годы четвертой пятилетки были не только полностью закончены восстановительные работы в морских портах, но и начата их реконструкция. Материалы стендов рассказывают о строительстве в этот период новых портов — в Ванино, Сочи, о пополнении флота новыми судами, оснащении морского транспорта современными погрузочно-разгрузочными механизмами. И о главном итоге пятилетки: в 1950 году грузооборот морского транспорта почти в два раза превзошел уровень 1940 года и составил 21,4 миллиарда тонно-миль.

Зал № 5

1. История освоения Арктики

На географической карте, экспонируемой в зале, прослежены многочисленные маршруты вдоль побережья Северного Ледовитого океана. Это пути, пройденные еще в XV веке отважными русскими мореплавателями на небольших судах-кочах.

Большой вклад в изучение Арктики впоследствии внесли выдающиеся отечественные исследователи — В. А. Русанов, Г. Я. Седов, Н. А. Бегичев, А. И. Вилькицкий, Г. А. Брусилов, Ф. П. Литке и другие. Многие из них пытались освоить Северный морской путь — кратчайшую трассу между западом и востоком нашей страны. Но жизнь еще и еще раз подтверждала, что мореплавание в этом районе земного шара невозможно без мощного ледокольного флота. Вот почему, отстаивая идею активного плавания в арктических водах, замечательный русский флотоводец и ученый вице-адмирал С. О. Макаров писал: «Ни одна нация не заинтересована в ледоколах столько, сколько Россия».

В 1899 году по инициативе и под наблюдением С. О. Макарова был построен первый в мире мощный ледокол «Ермак». В зале экспонируется модель ледокола «Ермак», фотография С. О. Макарова и написанная им книга «Ермак» во льдах» (с автографом).

Вслед за «Ермаком» было сооружено еще несколько лучших по тому времени ледоколов. Однако царская Россия не сумела наладить регулярное судоходство по Северному морскому пути. Только в годы Советской власти началось планомерное освоение Арктики. Уже в 1918 году В. И. Ленин подписал постановление о подготовке гидрографической экспедиции для исследования Северного Ледовитого океана.

В 1920 году была организована Северная научно-промысловая экспедиция.

10 марта 1921 года В. И. Ленин подписал декрет — фотокопия его представлена в экспозиции — о создании Плавучего морского научного института, сыгравшего важную роль в изучении Арктики.

Многочисленные материалы экспозиции зала помогают проследить такие важные вехи штурма советскими людьми суровых просторов Арктики, как «Карские экспедиции» (1920—1928) — из Архангельска в устья рек Обь и Енисей и «Колымские рейсы» (1923—1928) — из Владивостока в устье реки Колыма. Этими экспедициями не только был собран ценный научный материал, они положили начало активному плаванию на Севере. Кроме того, суда «Карских экспедиций» доставили из Сибири в Архангельск десятки тысяч тонн хлеба, чем спасли Поморье от голода.

На стенде — фотографии капитанов М. В. Николаева, Н. И. Евгенова, Д. Т. Черткова, командовавших «Карскими экспедициями», и П. Г. Миловзорова, К. А. Дублицкого, Д. Н. Сергиевского, возглавлявших «Колымские рейсы».

В экспозиции отражен также подвиг экипажа ледокола «Красин». В спасении экспедиции Нобиле (1928), потерпевшей катастрофу при попытке достичь Северного полюса на дирижабле «Италия», ледокол сыграл решающую роль и был награжден орденом Трудового Красного Знамени.

В зале находится модель ледокола «Красин», а в витрине — Грамота Президиума Центрального Союза Обществ спасения на водах СССР, которая за подписью М. И. Калинина была выдана экипажу ледокола. Здесь же, на стенде, фотографии известных полярных летчиков М. С. Бабушкина и Б. Г. Чухновского, принимавших активное участие в спасении итальянских воздухоплавателей.

Обращает на себя внимание электрофицированная карта, на которой показаны пути генерального наступле-

ния советских моряков и ученых на Арктику. Светящимися пунктирами обозначены исторические рейсы ледокольного парохода «А. Сибиряков» в 1932 году, парохода «Челюскин» в 1933, ледореза «Федор Литке» в 1934 и ледокольного парохода «Георгий Седов» в 1937—1940 годах.

Впервые в истории сквозной переход по Северному морскому пути за одну навигацию из Архангельска в Петропавловск-Камчатский был совершен на ледокольном пароходе «А. Сибиряков» в 1932 году. Через шесть арктических морей — Белое, Баренцево, Карское, Лаптевых, Восточно-Сибирское, Чукотское, — преодолевая тяжелые льды, шли участники этой экспедиции к цели.



ГРАМОТА

Президиум Центрального Совета Союза Обществ Спасания на водах СССР отмечая самоотверженность, отвагу и мужество, проявленные экипажем ледокола „КРАСИН" Советской арктической экспедиции помощи дирижаблю „ИТАЛИЯ", постановил наградить его золотым знаком отличия „За спасание утопающих".

В удостоверение изложенного выдана настоящая грамота.

Председатель Центрального Совета Союзспаса

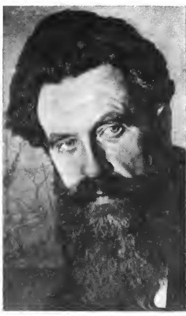
Секретарь

Москва, 6 октября 1928 г. № 5

Грамота экипажу ледокола «Красин»

Всему миру доказали они возможность использования Северного морского пути как транспортной магистрали.

На стенде — фотографии автора проекта сквозного плавания по Ледовитому океану за одну навигацию и начальника этой экспедиции — замечательного ученого и полярного исследователя О. Ю. Шмидта; ее научного руководителя — одного из крупнейших специалистов по



О. Ю. Шмидт

Арктике — профессора В. Ю. Визе, капитана «А. Сибирякова», известного советского полярника В. И. Воронина.

Материалы другого стенда рассказывают о беспримерном подвиге участников экспедиции, предпринятой летом 1933 года на пароходе «Челюскин».

Как известно, «Челюскин» успешно прошел весь Северный морской путь и к началу ноября достиг Берингова пролива. Оставалось преодолеть всего один километр ледового барьера, за которым открывалась гладь чистой воды. Но сделать это не удалось: разыгрался сильный штормовой ветер, который вновь вынес пароход в Чукотское море. Здесь он был раздавлен тяжелыми льдами и 13 февраля 1934 года затонул.

Вся страна с тревогой следила за борьбой со стихией отважных челюскинцев, высадившихся на льдину. Были приняты срочные меры по их спасению, и вскоре летчики сняли со льдины и доставили на землю полярников.

Подвиг челюскинцев — исследователей Арктики — высоко оценила Родина. Многие из них были удостоены правительственных наград, а семерым летчикам—А. В. Ляпидевскому, С. А. Леваневскому, В. С. Молокову, Н. П. Каманину, М. Т. Слепневу, М. В. Водопьянову, И. В. Доро-



В. И. Воронин — капитан парохода «Челюскин»

нину, которые в труднейших метеорологических условиях спасли экспедицию,— впервые в стране было присвоено почетное звание Героя Советского Союза.

На фотографиях — затертый льдами «Челюскин», лагерь, разбитый экспедицией на льдине после гибели судна, полярные летчики — первые Герои Советского Союза.

Соседний стенд рассказывает еще об одной полярной экспедиции, предпринятой в 1934 году на орденоносном ледорезе «Федор Литке» (за выполнение правительственного задания в 1929 году ледорез был награжден орденом Трудового Красного Знамени). С 28 июня по 20 сентября 1934 года ледорез совершил сквозной переход Северным морским путем из Владивостока в Мурманск и вывел на чистую воду караван судов, затертых льдами и зимовавших в море Лаптевых. За этот небывалый ледовый поход капитан ледореза Н. М. Николаев был



Н. М. Николаев — капитан ордена Трудового Красного Знамени ледокола «Федор Литке»

награжден орденом Ленина, многие члены экипажа получили правительственные награды.

В экспозиции модель ледореза «Федор Литке», в витрине обращают на себя внимание интересные материалы представителя славной династии ледовых капитанов Н. М. Николаева.

Материалы знакомят также с начавшейся в условиях необычайно суровой зимы 1937 года экспедицией на ледокольном пароходе «Георгий Седов». Совершая переход Северным морским путем (с запада на восток), он был зажат льдами в районе моря Лаптевых за 80-й параллелью.

812 дней продолжался дрейф судна в ледяных полях, и весь период на его борту работала научная группа, которая изучала проблемы, связанные с условиями плавания на Севере.

Беспримерный высокоширотный дрейф «Георгия Седова» завершился 13 января 1940 года.

За этот поход ледокольный пароход «Георгий Седов» был награжден орденом Ленина, а 15 бесстрашных участников дрейфа во главе с капитаном К. С. Бадигиным удостоены звания Героя Советского Союза за свой беспримерный подвиг.



Ордена Ленина ледокольный пароход «Георгий Седов»

21 мая 1937 года впервые на дрейфующей льдине была основана советская научно-исследовательская станция «Северный полюс-1». 274 дня отважная четверка полярников — И. Д. Папанин, П. П. Ширшов, Е. К. Федоров и Э. Т. Кренкель — вела научные наблюдения. Было пройдено на дрейфующей льдине 2500 километров, получены ценнейшие научные данные и положено начало регулярной работе последующих дрейфующих станций.

В музее на электрифицированном макете показана дрейфующая полярная станция № 1, над нею — мглистое небо, прорезанное лучами полярного сияния.

Победы советских моряков и ученых в Арктике получили признание во всем мире. Освоение морской полярной трассы способствовало быстрому экономическому развитию районов Севера, где поднялись крупные промышленные предприятия и города.

Большую роль в освоении Северного морского пути сыграли технические средства, которыми советское государство вооружило первооткрывателей трассы и их последователей. В частности, вот уже в течение многих



Ордена Ленина ледокол «Москва»

десятилетий наша Родина располагает самым мощным ледокольным флотом в мире.

В зале можно познакомиться с реликвиями ордена Ленина ледоколов «Ермак», «Владимир Ильич», современного дизель-электрического ледокола «Москва», продолжающего славные дела нашего ледокольного флота. На снимке — первый в мире атомоход «Ленин», гордость советского судостроения.

Построен атомоход на Адмиралтейском заводе в Ленинграде и вступил в строй в 1959 году. Мощность силовой установки ледокола 44 тысячи л. с. Первым его капитаном был П. А. Пономарев.

На фотографиях — дизель-электрические ледоколы типа «Москва» мощностью 20 000 л. с. и «Василий Прончищев»— 5400 л. с., а также ледокольно-транспортные суда типа «Амгуэма» дедвейтом 8700 тонн, начавшие с шестидесятых годов пополнять состав ледокольного флота страны.

В семидесятые годы были введены в эксплуатацию уникальные, самые мощные в мире ледоколы: атомоходы «Арктика» и «Сибирь» мощностью 75 тысяч л. с. и дизель-электрические типа «Ермак» мощностью 36 тысяч л. с. (назван так в честь «дедушки» отечественного ледокольного флота).

За годы Советской власти моряки проложили постоянно действующую транспортную магистраль — Северный морской путь. Фотографии в экспозиции музея знакомят с прославленными полярными капитанами А. А. Афанасьевым, П. М. Белоусовым, А. П. Бочеком, К. К. Бызовым, А. И. Ветровым, М. В. Готским, Г. В. Драницыным, А. И. Дубининым, Л. Ф. Ляшко, Г. М. Марковым, А. П. Мелеховым, П. А. Пономаревым, М. Я. Сорокиным, Ю. К. Хлебниковым, Н. И. Хромцовым, Н. Д. Чухчиным; политработниками С. В. Киселевым, В. И. Лихолатом, В. С. Спировым; старшими механиками И. А. Гейном, К. П. Малининым, Н. К. Матусевичем, А. Н. Козиным, А. В. Неупокоевым, Е. А. Чиженко и другими полярниками, гидрографами, метеорологами, учеными и летчиками, объединенные усилия которых позволили добиться больших успехов на труднейшей трассе.

И вот новая победа советской науки и техники: 17 августа 1977 года в 4 часа утра атомный ледокол «Арктика» достиг географической точки Северного полюса.

Впервые в истории мореплавания корабль преодолел ледовый покров полярного бассейна и в активном надводном плавании поднялся к самой вершине земного шара. Участники экспериментального рейса — моряки, ученые, летчики — посвятили свою победу 60-летию Великого Октября. Об этом руководители похода министр морского флота СССР Т. Б. Гуженко и капитан атомохода «Арктика» Ю. С. Кучиев направили с борта корабля рапорт Генеральному Секретарю ЦК КПСС, Председателю Президиума Верховного Совета СССР товарищу Л. И. Брежневу. Приветствуя участников исторического рейса, Леонид

Ильич Брежнев писал, что «коллективный труд ученых и специалистов различных профессий в таком сложном и, прямо скажем, довольно опасном деле, как рейс к суровому Северному полюсу, еще раз подтвердил высокие моральные и политические качества советских моряков и полярников»[1]

В память об историческом событии на грунт в географической точке Северного полюса опущена памятная металлическая доска с изображением Государственного герба СССР, названием корабля, координатами и датой покорения полюса надводным кораблем — 17 августа 1977 года.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 14 сентября 1977 года атомный ледокол «Арктика» награжден орденом Октябрьской Революции. Звание Героя Социалистического Труда присвоено: старшему мастеру атомной паропроизводительной установки атомного ледокола «Арктика» Ф. Ф. Асхадуллину, руководителю экспериментального рейса министру морского флота СССР Т. Б. Гуженко, капитану атомного ледокола «Арктика» Ю. С. Кучиеву, главному инженеру-механику атомохода «Арктика» О. Г. Пашнину и члену-корреспонденту Академии наук СССР Н. С. Хлопкину.

Орденами и медалями СССР награждены участники рейса и большая группа специалистов, обеспечивших проводку ледокола:

— орденом Ленина — 10 человек;

— орденом Октябрьской Революции —13 человек;

— орденом Трудового Красного Знамени —24 человека;

— орденом «Знак Почета»— 100 человек;

— орденом Трудовой славы III степени — 15 человек;

— медалью «За трудовую доблесть»—100 человек;

— медалью «За трудовое отличие»— 90 человек.

---

[1] Брежнев Л. И. Ленинским курсом, т. 6. М., Политиздат, 1978, с. 489.

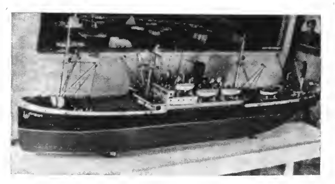
2. Открытие и изучение Антарктиды

В экспозиции музея показан путь первооткрывателей Антарктиды Ф. Ф. Беллинсгаузена и М. П. Лазарева, пройденный ими в 1819—1821 годах на шлюпах «Восток» и «Мирный». Здесь же демонстрируется панорама первой советской антарктической станции «Мирный» (основана в 1956 г.). Материалы экспозиции рассказывают и о других советских научно-исследовательских станциях, которые упорно исследуют шестой континент,— «Восток» (основана в 1957 г.), «Новолазаревская» (1961) «Молодежная» (1962), «Беллинсгаузен» (1968), «Ленинградская» (1971).

Советские ученые в содружестве с учеными Германской Демократической Республики, Польской Народной Республики, Чехословацкой Социалистической Республики, Венгерской Народной Республики, Народной Республики Болгарии, Социалистической Республики Румынии, а также США, Англии, Франции, Австралии, Японии и ряда других стран ведут систематическую научно-исследовательскую работу по изучению закованного льдами материка. Большой вклад в изучение Антарктиды внесли советские полярники-ученые, на протяжении многих лет работавшие в Арктике: Герои Советского Союза М. М. Сомов, Е. И. Толстиков, Герой Социалистического Труда А. Ф. Трешников и другие, чьи фотографии представлены на стенде.

Первый антарктический рейс к берегам шестого континента в послевоенные годы совершил дизель-электроход «Обь» под командованием опытного капитана И. А. Мана.

На экспонируемом в зале макете запечатлена «Обь» у берегов Антарктиды: стоящее у ледового припая судно разгружается.



Первая китобойная база «Алеут» (модель)

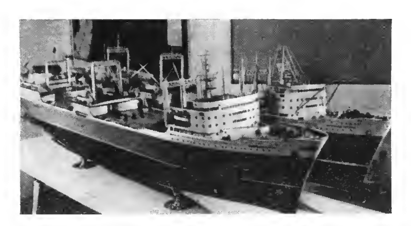
3. Китобойный промысел СССР

История китобойного промысла СССР началась в 1933 году, когда на Дальнем Востоке в первый промысловый рейс вышла флотилия «Алеут» (капитан-директор флотилии А. И. Дудник) в составе базы и трех паровых китобойных судов: «Трудфронт» (капитан П. А. Зарва), «Авангард» (Н. Д. Корольков), «Энтузиаст» (М. Н. Станков).

В витрине экспонируются документы и личные вещи первого советского капитана-гарпунера кавалера трех орденов Трудового Красного Знамени П. А. Зарвы.

Широкое развитие китобойный промысел СССР приобрел после Великой Отечественной войны. На океанские просторы вышли флотилия «Слава» (1946), мощные китобазы отечественной постройки «Советская Украина» (1952), «Советская Россия» и др. Это хорошо оснащенные плавучие заводы, производящие непосредственно в море переработку добытых китов.

В зале выставлены модели китобойных судов и китобойных баз — «Алеут», «Слава», «Советская Украина»,



Современные китобойные базы «Советская Украина» и «Советская Россия» (модели)

«Советская Россия», экспонируются панорама «Охота на китов», гарпунная пушка, подаренная музею, промысловое снаряжение.

За самоотверженный труд многие китобои награждены орденами и медалями, а особо отличившимся — их фотографии представлены на стенде — А. Н. Пургину, А. Н. Солянику, Г. Е. Панову, Ф. Д. Прокопенко, А. Н. Золотову, Н. Н. Гниляку, В. Л. Тупикову, Н. С. Карпенко, Б. М. Моргуну, Н. П. Дрогину, И. Т. Люлько, Д. Я. Береко, В. Я. Орликовой, И. Г. Коновалову, Ю. Я. Сергееву, В. М. Олейникову, А. П. Кобыльникову — присвоено звание Героя Социалистического Труда. В 1971 году флотилия «Советская Украина» за успехи в развитии советского китобойного промысла была награждена орденом Октябрьской Революции.

Зал № 6

ИСТОРИЯ РАЗВИТИЯ СУДОВЫХ МЕХАНИЗМОВ

За многовековую историю своего развития морские суда прошли путь от простейших гребных челнов до теплоходов, турбоходов, атомоходов.

В зале наглядно, на действующих моделях, показан процесс развития судовых машин.

Посетители знакомятся с первой в мире пароатмосферной установкой (машиной), изобретенной и построенной в Барнауле в 1766 году русским механиком И. И. Ползуновым. Здесь же модели двух-, трех- и четырехцилиндровых паровых машин, модели старой и современной судовых кочегарок, огнетрубного и водотрубного паровых котлов.

Двигатели внутреннего сгорания представлены моделями дизелей, применяемых на судах нашего флота. Наибольшими мощностями располагают паровые и газовые турбины, которые устанавливаются на современных крупнотоннажных судах. Отечественная промышленность дает флоту паровые турбины мощностью до 65 тысяч л. с.

В зале демонстрируется действующая модель паровой турбины, а также модель в разрезе машинно-котельного отделения с турбинной установкой мощностью 19 тысяч л. с.

За последнее время наша промышленность освоила выпуск судовых газовых турбин.

Специальный стенд зала посвящен русским ученым, внесшим огромный вклад в теорию и практику мирового судостроения. Многочисленные фотографии, копии документов рассказывают об академике А. Н. Крылове (1863—1945) — создателе современной теории корабля; адмирале С. О. Макарове (1848 — 1904) — осново-

положнике учения о непотопляемости судов; профессоре И. А. Вышнеградском (1831 — 1895) — одном из основоположников автоматического регулирования; академике Н. Е. Жуковском (1847 — 1921) — авторе вихревой теории, которая была положена в основу создания гребного винта; профессоре И. Г. Бубнове (1872 — 1919), создавшем науку о строительной механике корабля.



Академик А. Н. Крылов

Благодаря трудам этих ученых русская кораблестроительная наука стала самой передовой в мире.

На стендах — фотографии советских ученых-



судостроителей, создателей современнейших типов транспортных судов.

Зал № 7

АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНЫЕ И ПОДВОДНО-ТЕХНИЧЕСКИЕ РАБОТЫ

Вначале приспособление для спуска под воду было чрезвычайно примитивным. Оно представляло собой дыхательную трубку. Затем был изобретен водолазный колокол, который в течение нескольких столетий помогал водолазам выполнять различные подводные работы.

В 1719 году русский крестьянин Е. Никонов предложил водолазный костюм из юхтовой кожи с бочонком для головы вместо шлема. В 1820 году русский мастер Гаузен создал вентилируемый водолазный костюм, который по тому времени считался лучшим в мире и до 70-х годов прошлого столетия применялся во всех государствах. Это водолазное снаряжение по праву считается прототипом современного вентилируемого снаряжения.

На стендах зала посетитель знакомится с рисунками и фотографиями водолазных костюмов, а в витринах демонстрируются их образцы.

В 1871 году известный русский изобретатель А. Лодыгин предложил автономное снаряжение, которое немного позже было усовершенствовано изобретателем А. Хотинским, сконструировавшим подводный дыхательный аппарат.

В зале экспонируется автономное легководолазное снаряжение.

Вместе с широким развитием морского флота после Великой Октябрьской социалистической революции развивалась и подводно-техническая служба. В музее хранятся экземпляры газет с тремя декретами, подписанными В. И. Лениным в 1919—1921 годах, — о национализации водолазного имущества, создании единой в стране судоподъемной организации и о проведении работ по подъему затонувших судов.

С первых лет Советской власти в нашей стране уделялось большое внимание подготовке опытных мастеров водолазного дела. Благодаря этому была обеспечена четкая и бесперебойная работа аварийно-спасательной службы как в годы Великой Отечественной войны, так и в послевоенный период при восстановлении народного хозяйства. С морского дна были подняты сотни различных судов, извлечены тысячи мин, снарядов.

В настоящее время на морских бассейнах страны успешно трудятся экспедиционные отряды аварийно-спаса-

тельных, судоподъемных и технических работ, располагающие специальными судами.

В 1973 году за успешное выполнение заданий по осуществлению аварийно-спасательных судоподъемных, подводно-технических работ Всесоюзное объединение «Совсудоподъем» Министерства морского флота СССР награждено орденом Трудового Красного Знамени.

В музее посетители имеют возможность познакомиться с современными образцами водолазного снаряжения и типами судов-спасателей (киллекторное судно, судно-спасатель, водолазный бот).

На действующих макетах показана работа водолазов, электросварка под водой и подъем затонувшего судна при помощи понтонов.

Зал № 8

ШТУРМАНСКАЯ, ХОДОВАЯ И РАДИОРУБКИ СОВРЕМЕННОГО СУДНА

Этот небольшой, распланированный на несколько смежных помещений зал воспроизводит обстановку и оборудование капитанского мостика, который оснащен различными навигационными приборами, гарантирующими безопасность плавания в любых метеорологических условиях.

Знакомство с капитанским мостиком начинается с осмотра штурманской рубки, являющейся рабочим местом штурмана — специалиста-судоводителя. Здесь ведется прокладка курса и контролируется движение судна. Делается это с помощью сложных современных приборов, морских карт, различных штурманских инструментов, с которыми имеют возможность познакомиться посетители.

В соседнем помещении находится ходовая рубка, откуда осуществляется управление судном по определенному курсу. Здесь размещены действующие приборы и устройства: авторулевой, магнитный компас, эхолот, машинный телеграф, радиолокатор и другие. Рядом — радиорубка.

Из ходовой рубки можно осмотреть диораму, запечатлевшую Одесский порт ночью. Посетители видят Воронцовский маяк, новый морской пассажирский вокзал, суда, стоящие у причалов, освещенный мириадами огней приморский город. Слышен плеск морской волны, имитируется плавная качка, что в сочетании с окружающей обстановкой создает полную иллюзию присутствия на борту современного судна, идущего вдоль побережья Одесского залива.

Залы № 9 и № 10

СОВРЕМЕННЫЙ МОРСКОЙ ТОРГОВЫЙ ФЛОТ СССР

За годы Советской власти морской транспорт Советского Союза превратился в передовую отрасль народного хозяйства, которая успешно решает стоящие перед ней задачи как в каботажном, так и в заграничном плавании.

Морской флот СССР располагает всеми основными типами судов, известными мировому судоходству. Он насчитывает свыше 7 тысяч судов, валовая вместимость которых превышает 20 миллионов регистровых тонн. Только в составе Министерства морского флота СССР находится ныне свыше 1700 крупных транспортных судов общим тоннажем более 16 миллионов тонн дедвейта (сведения по тоннажу даны на 1 января 1978 года).

Все время растет объем перевозок, осуществляемых торговым флотом СССР. В 1977 году он достиг 214 миллионов тонн. Ежегодно советские суда перевозят свыше 50 миллионов пассажиров.

Через высокомеханизированные морские порты страны проходит свыше 350 миллионов тонн самых разнообразных грузов в год. Создана современная судоремонтная промышленность. Решена сложнейшая проблема подготовки морских кадров высокой квалификации.

В зале № 9 представлены основные показатели работы торгового флота нашей страны в период с 1951 года по настоящее время и его дальнейшие перспективы.

Многочисленные материалы экспозиции рассказывают об успехах морского транспорта в конце пятидесятых — первой половине шестидесятых годов — периоде интенсивного развития советского торгового флота. В эти годы флот пополнялся в основном серийными судами. Значительную часть их дала наша промышленность.

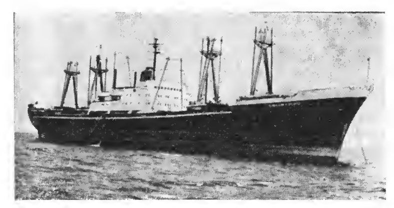
Были созданы и вступили в эксплуатацию различные типы сухогрузных судов:

— крупная серия универсальных паротурбоходов типа «Ленинский комсомол» дедвейтом 16 тысяч тонн;

— серия теплоходов типа «Полтава» дедвейтом 13 тысяч тонн и «Бежица» дедвейтом 12 700 тонн, предназначенных для перевозки генеральных и зерновых грузов. На этих судах благодаря устройству парных грузовых люков максимальному раскрытию палуб значительно сокращено время погрузки и выгрузки;

— серия ледокольно-транспортных судов типа «Амгуэма» дедвейтом 8700 тонн;

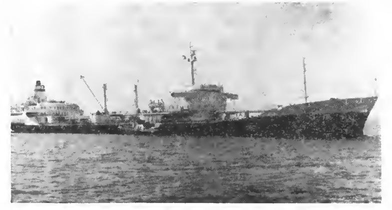
— большие серии лесовозов дедвейтом от 6500 до 3600 тонн, среди которых особого внимания заслуживают суда типа «Павлин Виноградов»— первые советские суда с газовой турбиной со свободнопоршневыми генераторами газа общей мощностью 4 тысячи л. с. Управление газотурбинной установкой здесь дистанционное;



Паротурбоход «Ленинский комсомол»

Ордена Ленина танкер «Владимир»

Лесовоз «Павлин Виноградов»



Танкер «София»

— серия мелкосидящих хлопколесовозов типа «Инженер Белов», приспособленных для морского и речного плавания, дедвейтом 4 тысячи тонн.

Рост перевозок советской нефти и нефтепродуктов потребовал значительного пополнения танкерного флота.

Еще в 1951 году со стапелей отечественных заводов стали сходить серийные танкеры типа «Казбек» дедвейтом 11 800 тонн, а в 1957-м — типа «Инженер А. Пустошкин» дедвейтом 4600 тонн. В конце пятидесятых и первой половине шестидесятых годов судостроители дали флоту:

— серию танкеров типа «Пекин» дедвейтом 30 900 тонн;

— серию танкеров типа «София» дедвейтом около 50 тысяч тонн;

— серию малотоннажных танкеров типа «Баскунчак» дедвейтом 1660 тонн.

Сухогрузный и танкерный флот СССР получал суда и с верфей социалистических стран. Отдельные заказы для Советского Союза выполняли фирмы Японии, Финляндии, Дании, Италии, Франции и других стран.

Пополнился большим числом новых комфортабельных судов и пассажирский флот. Среди них — 250-местные теплоходы отечественной постройки типа «Киргизстан», 340-местные теплоходы типа «Михаил Калинин» и 750-местные лайнеры типа «Иван Франко», построенные в ГДР, и другие. К услугам пассажиров здесь отлично оборудованные каюты, рестораны, кафе, музыкальные салоны, кинозалы, библиотеки, плавательные бассейны. Пассажирские помещения оборудованы системой кондиционирования воздуха.

Пассажирский флот получил и самые быстроходные в мире суда (скорость 65 — 75 км/час) на подводных крыльях, рассчитанные на 90, 120 и 260 пассажиров.

Все это пополнение морского флота позволило нашей стране уже в 1965 году переместиться на шестое место в мире по тоннажу (в 1958 году — двенадцатое).

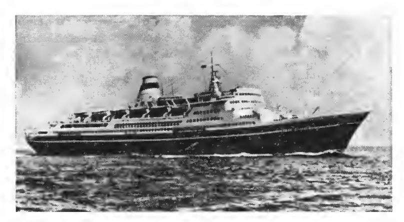
В 1959 — 1965 годах в портах СССР было построено и введено в действие более 17 километров причалов, 317 тысяч квадратных метров закрытых складов; завершено строительство порта Шесхарис, первой очереди Ильичевского порта, уникального широкого пирса в порту Новороссийск; дальнейшее развитие получили морские порты Владивосток, Находка, Ванино, Петропавловск-Камчатский и другие.

В годы восьмой пятилетки (1966 — 1970) морской транспорт СССР продолжал увеличивать свою мощь. Была закончена постройка большой серии судов типа «Ленинский комсомол» и начата новая серия типа «Капитан Кушнаренко». Эти суда, сохранив форму корпуса и главные размерения «Ленинского комсомола», имеют улучшенные технико-эксплуатационные характеристики. Большими сериями строились универсальные сухогрузные суда типа «Славянск» дедвейтом 12 900 тонн и «Пятидесятилетие комсомола» дедвейтом 8300 тонн. Советские судостроители ввели в эксплуатацию самый крупный в мире газотурбоход «Парижская коммуна» с газотурбинной установкой мощностью 13 тысяч л. с. и винтом регулируемого шага.

Большое внимание было уделено автоматизации управления работой механизмов, судовых систем, комплексной автоматизации судовых установок. Появились комплексно-автоматизированные суда типа «Новгород», «Новомиргород», «Котовский».

В восьмой пятилетке в состав танкерного флота вошли суда типа первого в этой серии танкера «Великий Октябрь» дедвейтом около 15 200 тонн, серия судов дедвейтом 19 тысяч тонн, начатая танкером «Интернационал», и другие.

Одновременно с развитием флота развивалось портовое хозяйство. За пятилетие было построено более 13 километров причалов, 246 тысяч квадратных метров закрытых складов.



Пассажирский теплоход «Иван Франко»



Теплоход на подводных крыльях «Вихрь»

Ордена Ленина атомный ледокол «Ленин»



Газотурбоход «Парижская коммуна»

В 1970 году уровень комплексной механизации грузовых работ составил 84%.

В основном было закончено строительство второй очереди Ильичевского порта, лесных районов в портах Находка, Ванино, второй механизированной линии с галереей для перегрузки апатитов в Мурманском порту, механизированных складов в портах Вентспилс, Находка, Новороссийск.

Значительно возросла на базе новой техники мощность судоремонтных заводов. Закончено было строительство первой очереди одного из крупнейших судоремонтных заводов в Ильичевске. Введен в эксплуатацию первый пусковой комплекс нового завода в бухте Славянка на Дальнем Востоке.

Начиная с 1967 года морской транспорт страны стал высокодоходной отраслью народного хозяйства.

Девятая пятилетка (1971 — 1975 гг.) стала для морского флота пятилеткой развернутого технического прогресса. Пополнение флота новыми прогрессивными типами судов, развитие портов, создание в них высокомеханизированных перегрузочных комплексов, переход на оптимальные режимы работы стали основой устойчивого выполнения планов, повышения эффективности работы.

В девятой пятилетке транспортный флот пополнился высокоэкономичными универсальными и специализированными судами с комплексной автоматизацией управления главными механизмами и системами.

Среди них:

— суда с горизонтальным способом погрузки-выгрузки (так называемые «ро-ро») типов «Вийрелайд» дедвейтом 1500 тонн, «Академик Туполев» дедвейтом 4460 тонн, «Инженер Мачульский» дедвейтом 6130 тонн, контейнеровместимостью соответственно 100, 235 и 239 штук;

— контейнеровозы с вертикальным способом погрузки-выгрузки типов «Сестрорецк» дедвейтом 6260 тонн

и «Александр Фадеев» дедвейтом 6280 тонн, контейнеровместимостью соответственно 218 и 358 штук;

— лесовозы-пакетовозы типов «Игорь Грабарь» дедвейтом 4500 тонн, «Пионер Москвы» дедвейтом 6780 тонн, «Николай Новиков» дедвейтом 13 500 тонн;

— полуконтейнерные суда типов «Герои панфиловцы» дедвейтом 13 500 тонн, «Николай Чирков» дедвейтом 6600 тонн;

— балкеры типов «Зоя Космодемьянская» дедвейтом 50 000 тонн, «Миха Цхакая» дедвейтом 32 000 тонн;

— нефтерудовозы типа «Маршал Буденный» дедвейтом 105 000 тонн;

— танкеры типа «Крым» дедвейтом 150 000 тонн (крупнейшие наливные суда отечественной постройки);

— автопассажирские суда типа «Белоруссия» на 500 пассажирских мест в каютах, 120 — в салонах с авиационными креслами. Одновременно на судах этого типа можно перевозить 250 легковых автомобилей или контейнеры;

— пассажирские теплоходы типа «Мария Ермолова» на 200 классных мест.

Многие из этих судов были построены на отечественных верфях. Кроме того, важнейшими поставщиками судов для нашей страны в эти годы оставались страны — члены СЭВ, а также Социалистическая Федеративная Республика Югославия, Финляндия, Франция.

В годы девятой пятилетки дальнейшее развитие получила материально-техническая база берегового хозяйства.

Были введены в эксплуатацию пять специализированных комплексов: в Кандалакшском порту — для переработки руды, в Ждановском — для переработки угля, в Одесском — для перевалки сахара-сырца, в Восточном — для переработки технологической щепы, в Батумском — для перевалки глинозема.

Контейнеровоз «Михаил Светлов» (модель)

Балкер «Зоя Космодемьянская»

Танкер «Крым»



Атомоход «Арктика»

Построены новые и реконструированы действующие причалы для переработки контейнеров в Ленинградском, Ильичевском, Владивостокском, Находкинском, Восточном портах.

Причальный фронт увеличился на 8,9 километра. Общий уровень механизации труда портовых рабочих возрос на 30 процентов.

В девятой пятилетке были практически закончены реконструкция и строительство Новороссийского, Мурманского и первой очереди Ильичевского судоремонтных заводов и введены новые промышленные цехи на заводах Славянском, Совгаваньском, Рижском, Канонерском и Аральском.

Почином ленинградских и одесских портовиков, перешедших в первом году девятой пятилетки на обработку флота в оптимальном режиме, было положено начало внедрения на морском транспорте научных методов организации труда и управления.

Дальнейшим развитием этого процесса стала инициатива бригадира докеров Ильичевского порта Анатолия Барановского, который первым у себя в порту создал укрупненную комплексную бригаду. Это позволило добиться значительного роста производительности труда, ускорить обработку флота. Центральный Комитет КПСС 19 марта 1974 года одобрил почин ильичевцев. Уже через год в морских портах страны работало 434 укрупненные комплексные бригады.

24 января 1975 года Центральный Комитет КПСС одобрил также совместные социалистические обязательства коллективов Черноморского морского пароходства, Одесско-Кишиневской железной дороги и Одесского областного производственного управления грузового автотранспорта.

Работая в едином графике по прямому варианту, эти коллективы увеличили объем переработки экспортно-импортных грузов почти вдвое.

Экипаж лесовоза «Березиналес» Дальневосточного пароходства добился высокой эффективности при перевозке круглого леса на основе совершенствования технологии и методов труда. За эти достижения члены экипажа теплохода «Березиналес» капитан В. Н. Сахаров, боцман И. А. Чмиль, а также групповой инженер-диспетчер В. В. Комонов и главный инженер Дальневосточного ЦПКБ С. С. Селезнев были удостоены Государственной премии СССР.

Широкое распространение инициативы моряков теплохода позволило только за два года получить десятки миллионов рублей прибыли.

В витрине музея посетители могут увидеть документы и личные вещи Геров Социалистического Труда А. А. Барановского и В. Н. Сахарова.

Особенно широко представлены в экспозиции материалы, рассказывающие о том, как работники морского транспорта вместе со всем советским народом в обстановке высокой политической и трудовой активности встретили XXV съезд КПСС. На стендах наглядно показаны большие задачи, поставленные перед морским транспортом страны «Основными направлениями развития народного хозяйства СССР на 1976 — 1980 годы», рассказывается, как, вдохновленные решениями съезда, моряки, портовики и судоремонтники страны в самоотверженном труде добиваются успешного выполнения предначертаний партии.

В годы десятой пятилетки морской флот СССР продолжает пополняться высокопроизводительными сухогрузными, наливными и комбинированными судами. К 1980 году общий тоннаж новых судов составит примерно 5 миллионов тонн дедвейта.

В перевозках повышается доля специализированного сухогрузного флота — лесовозов, контейнеровозов, трейлеровозов, судов для навалочных грузов и других видов спецсудов.



А. А. Барановский

Для продления навигации по Северному морскому пути и в замерзающих портах строятся мощные ледоколы.

Вступают в строй новые пассажирские суда.

Среди пополнения, которое флот получит в этой пятилетке, будут суда принципиально новых конструкций: лихтеровозы, барже-буксирные составы, суда для перевозки тяжеловесных грузов, крупные железнодорожные паромы.

Лихтеровозы — это своеобразные суда-матки, на борту которых перевозят груженые лихтеры-баржи или плавучие контейнеры. По рекам их ведут буксиры-толкачи. Преимущество этого вида перевозок состоит в том, что погрузка и разгрузка лихтеров может производиться

в глубинных речных портах или у причалов промышленных предприятий и торгово-сбытовых организаций, расположенных вдали от морских побережий.

Лихтеровозы, быстро опустив на воду доставленные лихтеры и подняв на борт другие, загруженные в этих портах, будут находиться под погрузочно-разгрузочными работами считанные часы, что позволит до максимума увеличить их ходовое время. Это один из самых совершенных и экономичных способов организации морских перевозок значительного количества грузов на установившихся направлениях.

Экономичны в эксплуатации и барже-буксирные составы. Они состоят из крупных барж дедвейтом по 7 тысяч тонн и буксира-толкача мощностью около 6 тысяч л. с. Буксир либо входит в специальный выступ в корпусе баржи, либо соединяется с ней при помощи шарнира. Один буксир обслуживает несколько барж. Число их определяется характером грузов, направлением перевозок, числом портов захода.

Перевозки грузов морским транспортом в десятой пятилетке возрастут примерно на 25 процентов и в 1980 году превысят 250 млн. тонн.

Мощность морских портов будет увеличена преимущественно за счет строительства специализированных перегрузочных комплексов с причалами общей протяженностью 5,3 километра прежде всего в Восточном, Нагаево, Новороссийске, Туапсе, Ильичевске и Архангельске. Продолжится начатое в годы девятой пятилетки строительство нового порта в Григорьевском лимане на Черном море. В Ильичевском порту будет построен паромный комплекс для крупной морской паромной линии СССР — Болгария.

Во все порты поступит много новой перегрузочной техники.

Уровень комплексной механизации погрузочно-разгрузочных работ будет доведен до 92 процентов.

6 176

В десятом пятилетии завершится строительство первой очереди нового крупного Славянского судоремонтного завода на Дальнем Востоке и второй очереди Ильичевского судоремонтного завода. В 1976 году здесь вступил в строй цех по производству большегрузных контейнеров международного стандарта. На Килийском судоремонтном заводе будет создан цех по производству лихтеров.

Претворяя в жизнь решения XXV съезда КПСС, положения новой Конституции СССР, работники морского транспорта широко развернули социалистическое соревнование и успешно справились с заданием первых двух с половиной лет пятилетки.

Особенным был для моряков, портовиков и судоремонтников 1977 год — год шестидесятилетия Великого Октября. Они ознаменовали его новыми трудовыми свершениями в социалистическом соревновании. Сверх задания перевезено в каботаже свыше 860 тысяч тонн грузов, получено около 14 миллионов рублей сверхплановой прибыли, в портах переработано дополнительно к плану 1,5 миллиона тонн грузов, значительно повысились качество и эффективность работы всех звеньев.

На электрифицированной карте, находящейся в этом же зале, наглядно показаны внешнеторговые связи СССР. Удельный вес заграничных перевозок в общем грузообороте морского транспорта СССР составляет 92 процента.

С каждым годом услугами советского торгового флота все более активно пользуются многие зарубежные фирмы, фрахтуя под свои перевозки советские суда.

Ежегодно наши торговые суда посещают свыше 1400 зарубежных портов более 120 стран мира. Советские пассажирские суда работают на 200 пассажирских линиях, общая протяженность которых составляет окол 300 тысяч километров. Среди них — международные линии: Ленинград — Монреаль, Ленинград — Нью-Йорк, Ленинград —

Гавр, Ленинград — Лондон, Ленинград — Стокгольм, Таллин — Хельсинки, Одесса—Гавана, Одесса—Марсель—Ялта, Одесса — Венеция — Сочи, Одесса — Бейрут —Александрия, Одесса — Варна, Измаил — Пасау, Баку — Пехлеви, Находка — Йокогама и другие.



А. И. Щетинина — первая женщина — капитан дальнего плавания

Высокие темпы развития и сложное техническое оснащение современного советского морского транспорта диктуют необходимость усиленной подготовки высококвалифицированных специалистов.

Материалы экспозиции знакомят с организацией пополнения кадров на морском флоте. В основном эта проблема решается за счет учебных заведений Министерства морского флота СССР. Ныне в системе министерства имеется 20 высших и средних специальных учебных заведений, ежегодно дающих флоту тысячи специалистов.

Морские учебные заведения располагают учебными и учебно-производственными судами, на которых курсанты проходят практику.

Специальную подготовку в мореходных школах и технических училищах проходит также рядовой состав флота. В настоящее время каждый четвертый моряк имеет

высшее или среднее специальное образование. По уровню технической подготовки советские моряки стоят на первом месте в мире.

В подготовке кадров, создании и совершенствовании технических средств флота большая заслуга принадлежит видным ученым: академикам А. Н. Крылову, В. Л. Поздюнину, Ю. А. Шиманскому, членам-корреспондентам Академии наук СССР В. В. Звонкову, П. Ф. Папковичу, профессорам А. П. Белоброву, К. П. Боклевскому, В. К. Васильеву, Б. Ю. Калиновичу, А. А. Костюкову, П. С. Козьмину, Б. И. Кудревичу, В. Е. Ляхницкому, В. М. Маккавееву, Г. Е. Павленко, В. И. Полонскому, Н. Ю. Рыбалтовскому, А. Е. Сазонову, В. Е. Тимонову, А. С. Фролову, А. П. Ющенко, докторам технических наук В. Г. Бакаеву, А. В. Жерлакову, Ю. М. Крылову, А. Г. Курзону, В. М. Лаврентьеву, В. И. Небеснову, В. А. Семеке и другим.

В витринах выставлены труды, личные вещи, дипломы и другие материалы советских ученых, на стендах показаны некоторые этапы подготовки морских кадров в учебных заведениях.

Значительная часть экспозиции посвящена участию комсомольцев в развитии морского транспорта. Не раз моряки-комсомольцы доказывали свою верность интернациональному долгу. Экспонаты рассказывают о подвиге комсомольца Ивана Земцова — моториста теплохода «Туркестан». Несмотря на тяжелое ранение, полученное в результате обстрела судна американскими самолетами во вьетнамском порту, он оставался на своем посту, обеспечивая работу судовых механизмов.

Навечно останется в памяти подвиг моряков-комсомольцев теплохода «Александр Грин» Юрия Разуваева и Анатолия Гриднева, которые ценой жизни потушили пожар, возникший на судне в период пребывания его в порту Хайфон (СРВ).

В составе многотысячного коллектива работников морского флота есть немало замечательных женщин —

капитанов, штурманов, механиков, радистов, портовиков, судостроителей, судоремонтников.

Стенд «Женщины на морском флоте» знакомит с наиболее важными вехами трудовой деятельности таких ветеранов флота, как первая в мире женщина — капитан дальнего плавания Герой Социалистического Труда А. И. Щетинина, капитан дальнего плавания Герой Социалистического Труда Н. Н. Кисса, штурман дальнего плавания Т. Ф. Алексеева. Здесь же фотографии, различные документы женщин-портовиков Героев Социалистического Труда: старшей крановщицы Калининградского порта А. М. Поповой, крановщиц Находкинского порта М. Г. Поповой и Махачкалинского порта В. Г. Шагиновой.

Материалы экспозиции подробно рассказывают о трудовых подвигах моряков, портовиков и судоремонтников, о той огромной заботе, которую проявляет о развитии морского флота страны Коммунистическая партия Советского Союза и Советское правительство. За заслуги перед государством, достигнутые в развитии морского транспорта, правительственных наград удостоены коллективы пароходств, портов и судов:

ордена Ленина:

Северное морское пароходство (1970)
Черноморское морское пароходство (1971)
Дальневосточное морское пароходство (1971)
Ленинградский морской торговый порт (1966)
Одесский морской торговый порт (1966)
Ледокол «И. Сталин» (1940)
Ледокольный пароход «Георгий Седов» (1940)
Теплоход «Старый большевик» (1942)
Ледокол «Ленин» («Владимир Ильич») (1945)
Ледокол «Ермак» (1949)
Теплоход «Владимир» (1966)
Ледокол «Москва» (1966)
Атомоход «Ленин» (1974)

Ордена Октябрьской Революции:

Балтийское морское пароходство (1971)
Новороссийское морское пароходство (1971)
Ленинградское высшее инженерное морское училище (1976)
Атомоход «Арктика» (1977)

Ордена Красного Знамени:

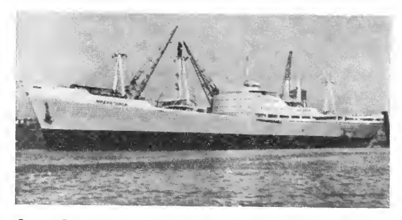
Ледокольный пароход «А. Сибиряков» (1932)
Теплоход «Львов» (1944)

Ордена «Дружба народов»:

Теплоход «Амбарчик» (1973)
Теплоход «Балашиха» (1973)
Теплоход «Ижма» (1973)

Ордена Трудового Красного Знамени:

Совсудоподъем ММФ (1973)
Азовское морское пароходство (1972)
Среднеазиатское морское пароходство (1973)
Мурманское морское пароходство (1976)
Сахалинское морское пароходство (1976)
Мурманский морской торговый порт (1966)
Находкинский морской торговый порт (1966)
Ванинский морской торговый порт (1971)
Ильичевский морской торговый порт (1976)
Архангельский судоремонтный завод «Красная Кузница» (1966)
Рижский судоремонтный завод (1971)
Ледокол «Красин» (1928)
Ледорез «Федор Литке» (1930)
Теплоход «Медногорск» (1966)
Теплоход «Сена» (1966)
Теплоход «Сырве» (1966)



Ордена Трудового Красного Знамени теплоход «Медногорск»

Ордена Трудового Красного Знамени РСФСР:
Новороссийский морской торговый порт (1923)
Феодосийский морской торговый порт (1923)

Ордена «Знак почета»:
Таллинский морской торговый порт (1971)
Бакинский судоремонтный завод им. Парижской коммуны (1966)
Одесская мореходная школа (1966)

17 июля 1974 года Указом Президиума Верховного Совета СССР за большие успехи в развитии морского транспорта, обеспечение перевозок народнохозяйственных и внешнеторговых грузов и в связи с 50-летием со дня образования морской транспорт СССР (Морфлот) был награжден высшей правительственной наградой — орденом Ленина.

На стендах и в витринах экспонируются грамоты, свидетельства, дипломы передовых судов. Здесь же —

материалы о моряках и портовиках, удостоенных звания Героя Социалистического Труда.

День и ночь плывут по морям и океанам сотни судов под красным флагом нашей Отчизны. День и ночь несут ударную вахту замечательные советские моряки. Работать сегодня лучше, чем вчера, а завтра — лучше, чем сегодня,— такая задача поставлена перед каждым советским тружеником.

Советские моряки прилагают все свои силы, знания и энергию для выполнения этой задачи. И она будет выполнена — славные революционные, боевые и трудовые традиции моряков, портовиков и судоремонтников тому порукой.

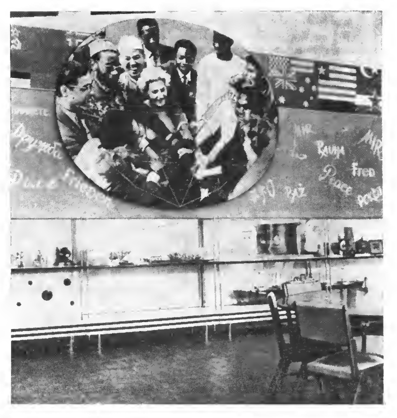
Зал № 11

ИНТЕРНАЦИОНАЛЬНЫЕ СВЯЗИ СОВЕТСКИХ МОРЯКОВ

Моряки советского торгового флота вносят немалый вклад в дело расширения и упрочения дружественных контактов советского народа с народами всех стран и континентов.

В 29-й статье Конституции СССР зафиксированы основополагающие принципы взаимоотношений нашей страны с другими государствами. Это — суверенное равенство, взаимный отказ от применения силы или угрозы силой; нерушимость границ; территориальная целостность государств; мирное урегулирование споров, невмешательство во внутренние дела и ряд других положений, отвечающих духу Заключительного акта, принятого на общеевропейском совещании в Хельсинки.

В зарубежных странах, узнав о прибытии советского судна, в порт приходят многие жители, чтобы увидеть



Общий вид зала № 11

советский корабль, познакомиться с советскими моряками. Множество вопросов задают членам экипажа — о жизни Страны Советов, об условиях труда моряков в СССР. Побывав на «кусочке земли страны социализма», иностранцы узнают правду о нашей Родине.

Кроме непосредственных контактов в зарубежных портах, есть и другие формы связей моряков с трудящимися различных государств. Это и сотрудничество по профсоюзной линии, и работа в интерклубах, в обществах дружбы.

Но в какой бы форме ни проявлялась интернациональная деятельность советских моряков, она всегда служила и служит делу распространения правды о Советском Союзе, укреплению дружбы народов мира.

Из каждого рейса привозят моряки сувениры — память о многочисленных встречах с трудящимися зарубежных стран. Многие из них они передают в дар музею. Так возникла большая коллекция, расположенная в одиннадцатом зале. В нем собраны изумительные по своей красоте образцы болгарского, югославского, арабского, финского, кубинского, французского, индийского народного творчества.

Тут вы увидите искусно выполненные руками умельцев изделия из рога, слоновой кости, дерева, фарфора, стекла, орнаменты национальной вышивки, ювелирные изделия, игрушки.

Все это подарки, врученные советским морякам их многочисленными зарубежными друзьями. Сегодня трудно найти такой уголок на земном шаре, где бы у наших моряков — полпредов великой Советской державы — не было искренних друзей. Число их с каждым годом растет. И это не удивительно: красный флаг, реющий на мачтах советских судов, стал символом мира и дружбы людей труда.

Помимо экспозиции, при музее функционируют выставки. Они посвящаются памятным событиям в истории торгового флота. Вот перечень некоторых из них:

«В. И. Ленин и морской флот СССР»;

«Морской флот СССР за 60 лет Советской власти»;

«Морской транспорт СССР к XXV съезду КПСС»;

«В семье равных» (к 50-летию образования СССР);

«Морской транспортный флот в Великой Отечественной войне»;

«60 лет комсомолу морского флота».

Музей продолжает расти и совершенствоваться, фонды его пополняются новыми материалами, поступающими со всех морских бассейнов страны.

Научная группа музея ведет дальнейшее исследование истории флота, изучает жизнь и деятельность выдающихся моряков.

Научно-просветительная работа проводится, в основном, на базе экспозиции и выставок. В музее систематически организуются встречи молодежи и школьников с моряками-ветеранами, участниками революционного движения, героями гражданской и Великой Отечественной войн, передовиками морского транспорта. Сотрудники музея выступают с лекциями и докладами по истории развития торгового флота перед моряками, трудящимися города, учащимися.

Справки о работе музея:

Музей открыт ежедневно с 10 до 17 часов.

Выходной день — четверг

Заявки на экскурсии принимаются с 9 до 17 часов (телефон **24-05-09**)

В музее проводятся обзорные и тематические экскурсии, работает кинолекторий

В кассе музея можно приобрести путеводитель по музею и сувениры — значки, открытки, буклеты

Адрес музея:

270026, Одесса, ул. Ласточкина, 6

Телефоны:

директор	**25-02-50**
научная группа	**25-39-67**
	22-31-24
массовый отдел	**25-39-67**
касса	**24-05-09**
бухгалтерия	**25-38-67**

К музею можно проехать троллейбусами:

№ 1, 2, 4, 5, 9, 10, 14

Что читать

по истории морского торгового флота СССР

1. Бакаев В. Г. Морской транспорт СССР за 40 лет. М., Морской транспорт, 1957.
2. Быховский И. А. Рассказы о русских кораблестроителях. М., Судостроение, 1966.
3. Бессмертный Е. Д. Повесть людям. М., Советская Россия, 1970.
4. Бочек А. П. Всю жизнь с морем. М., Транспорт, 1969.
5. Воронков А. В., Клементьев Ю. В. Морской флот СССР за 50 лет. М., Изд-во АПН, 1974.
6. Гайдаенко И. П. Санта-Мария. Одесса, Маяк, 1967.
7. Гришин Ю. А. История мореплавания. М., Транспорт, 1972.
8. Кол. авторов. Морской транспорт Советского Союза за 50 лет (1917—1967 гг.). М., Транспорт, 1967.
9. Кол. авторов. Дорога в океан. Архангельск, Северо-западное книжное изд-во, 1970.
10. Кол. авторов. История Дальневосточного пароходства. М., Морской транспорт, 1962.
11. Кол. авторов. Под флагом Родины. Одесса, Маяк, 1967.
12. Кол. авторов. Это было на Балтике. М., Морской транспорт, 1963.
13. Кол. авторов. Корабли-герои. М., Изд-во ДОСААФ, 1976.
14. Гуженко Т. Б. Технический прогресс и развитие морского флота в новой пятилетке. М., Знание, 1973.
15. Гуженко Т. Б. Этапы большого пути. — Вымпел, 1974, № 13.
16. Гуженко Т. Б. Под флагом Родины. М., Знание, 1976.
17. Данченко А. Е. Преодолевая меридианы и параллели. Одесса, Маяк, 1971.
18. Каймашников Г. Л., Короткий Р. М., Нейдинг М. М. Необычные корабли. Одесса, Маяк, 1975.

19. Каймашников Г. Л., Короткий Р. М., Нейдинг М. М. Скороходы моря. Одесса, Маяк, 1977.
20. Клементьев Ю. В. Морские пароходства СССР. М., Знание, 1973.
21. Климниченко Ю. Д. Неспущенный флаг. М., Морской транспорт, 1962.
22. Колотов Н. А. Океан в огне. Владивосток, Дальневосточное книжное изд-во, 1972.
23. Коновалов В. Г. Подвиг «Алмаза». Одесское книжное изд-во, 1963.
24. Кучерявенко В. Т. Пламя над океаном. Владивосток, Дальневосточное книжное изд-во, 1967.
25. Лаврук В. И., Федоров В. А. Почин ильичевских докеров. Одесса, Маяк, 1974.
26. Новиков П. А., Тараданкин А. К. Полярный варяг. М., ДОСААФ, 196В.
27. Полин Л. Е. Балтика — Черное море. М., Морской транспорт, 1963.
28. Рябчиков П. А. Морские суда. М.-Л., Морской транспорт, 1951.
29. Ходырев В. Я., Соколов Л. Г. Новые морские суда. М., Знание, 1974.
30. Цимбал Є. І. Комуністи водного транспорту України у Великій Вітчизняній війні (1941—1945 рр.). Вид-во Київського Університету, 1971.
31. Штоляков И. М. Славные традиции моряков транспортного флота. М., Знание, 1975.
32. Щетинина А. И. На морях и за морями. Владивосток, Дальневосточное книжное изд-во, 196В.
33. Эдлинский С. Ф. Балтийский транспортный флот в Великой Отечественной войне (1941—1945 гг.). М., Морской транспорт, 1957.
34. Эдлинский С. Ф. Каспийский транспортный флот в Великой Отечественной войне (1941—1945 гг.). М., Морской транспорт, 1963.
35. Эдлинский С. Ф. Северный транспортный флот в Великой Отечественной войне (1941—1945 гг.). М., Морской транспорт, 1965.
36. Яковлев И. И. Корабли и верфи. Л., Судостроение, 1970.

СОДЕРЖАНИЕ

Музей морского флота СССР. Путеводитель —
М89 4-е изд., испр. и доп. — Одесса: Маяк, 1978.— 95 с., ил., 8 л. цв. ил.

Путеводитель знакомит с экспозицией, отображающей важнейшие этапы истории отечественного флота, славные революционные, боевые и трудовые традиции советских торговых моряков, всесторонне характеризует советский торговый флот — один из самых крупных в мире.

Рекомендуется массовому читателю.

М $\frac{20904-062}{М217(04)-78}$ 18—78

6Т4(069)

МУЗЕЙ МОРСКОГО ФЛОТА СССР

Путеводитель

Издание четвертое,
исправленное и дополненное

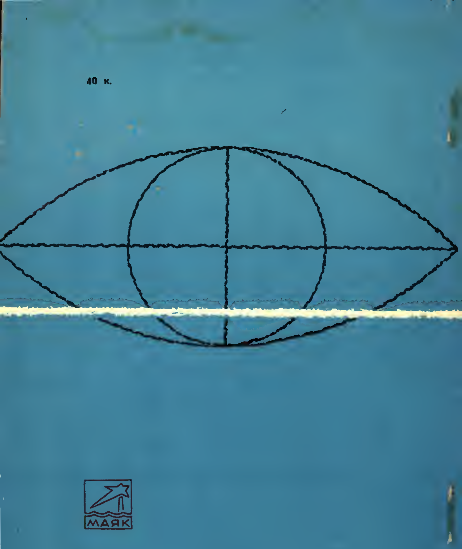
Редакторы А. Г. Довгонос, В. Л. Мороз
Художник В. А. Цыпленков
Цветные фото С. П. Стекузы
Художественный редактор И. С. Белоус
Технический редактор Т. Н. Молчанова
Корректоры Н. И. Данильченко, Н. И. Крылова

Информ. бланк № 404

Сдано в набор 10.03.78. Подписано к печати 13.09.78. БР 05042. Формат $70 \times 108^{1}/_{32}$. На текст бумага типографская № 1, на вкладку — мелованная. Гарнитура журнально-рубленая. Печать высокая. Усл. печ. л. 4,2+усл. печ. л. вкл. 0,35. Уч.-изд. л. 3,92+уч.-изд. л. вкл. 0,48. Тираж 50 000 экз. Зак. № 176.
Цена 40 к.

Издательство «Маяк»,
270001, Одесса-1, ул. Жуковского, 14.

Одесская книжная фабрика РПО «Полиграфкнига»,
270008, Одесса-8, ул. Дзержинского, 24.


40 к.
МАЯК